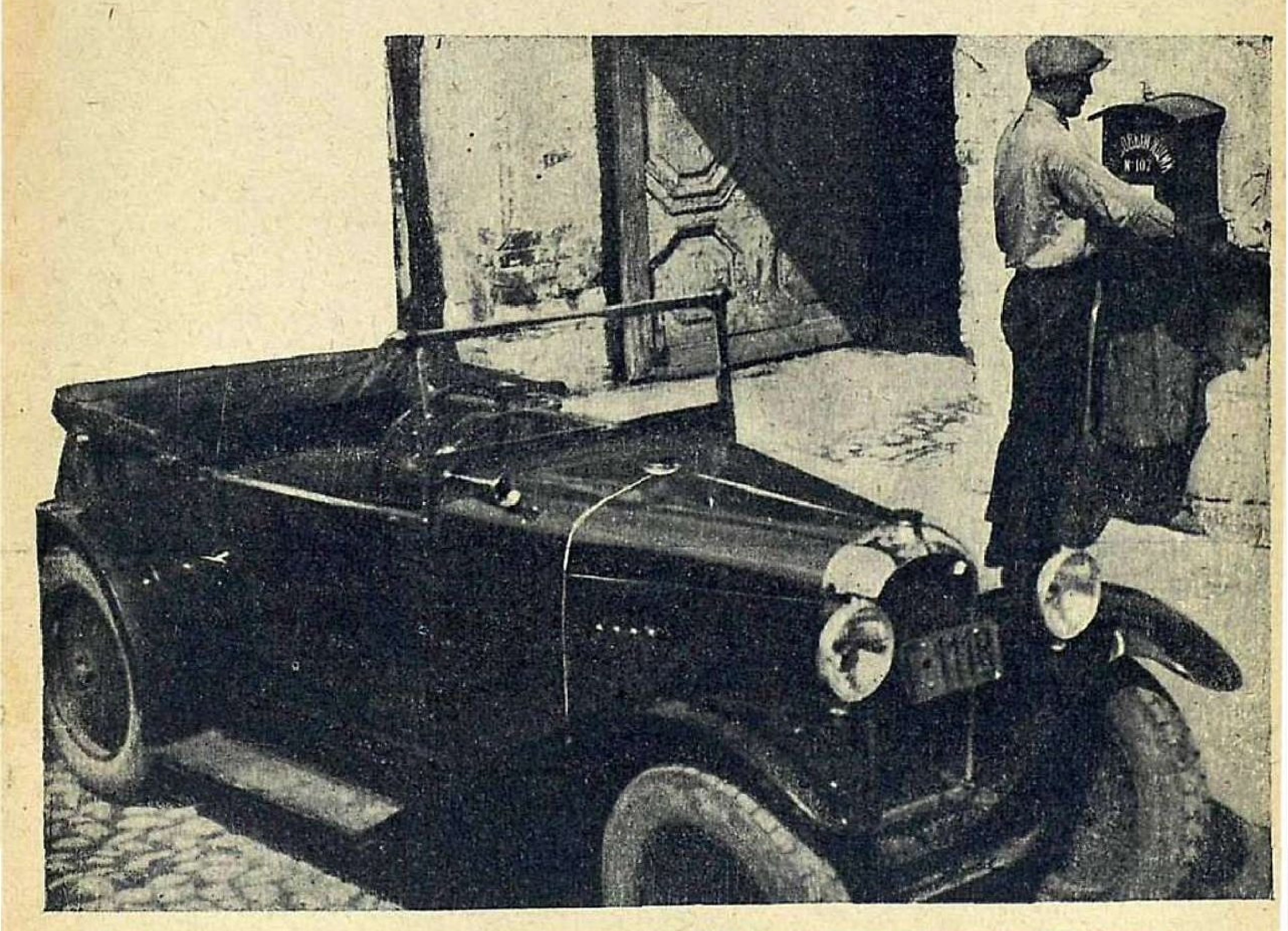
ЗА РУЛЕМ

12
1929

АВТОМОБИЛЬ на СЛУЖБЕ СВЯЗИ
на БЕСКОНЕЧНЫХ ПРОСТОРАХ СОВЕТСКОГО СОЮЗА — МОЩНЫЙ РЫЧАГ КУЛЬТУРНОЙ РЕВОЛЮЦИИ!



Маленькие почтовые автомобили „Амилькар", обслуживающие московский почтамт

Издание Акционерного Общества „ОГОНЕК"

ГРУЗОВИКИ

ОМНИБУСЫ

АВТОМОБИЛИ

ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ



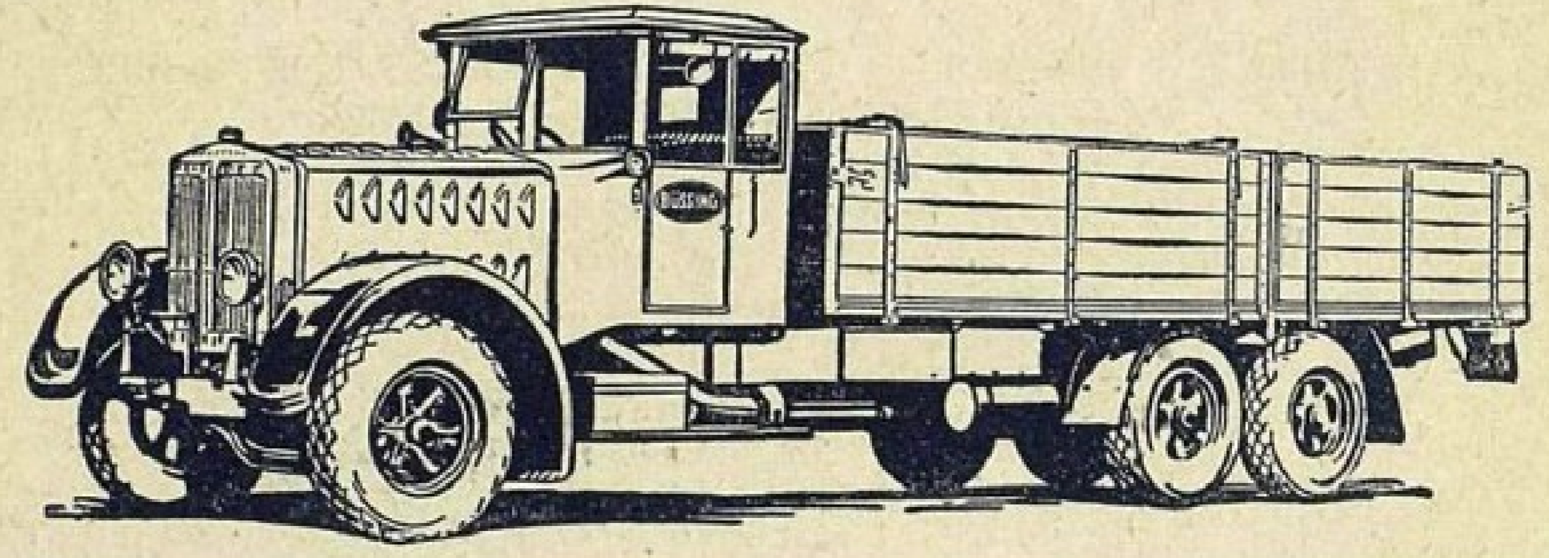
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

H. Büssing

A.-G.

BRAUNSCHWEIG

Германия



ЧИТАЙТЕ И ВЫПИСЫВАЙТЕ!

Большая еженедельная литературно-общественная ил юстрированная газета нового типа

ЛИТЕРАТУРНАЯ ГАЗЕТА

Орган федерации об'единений советск. писателей
Ответственный редактор С. И. Канатчиков

ВЫХОДИТ ПО ПОНЕДЕЛЬНИКАМ

„Литературная газета“ первая и единственная в СССР газета, целиком посвященная вопросам культурной революции и рассчитанная на всех интересующихся вопросами культурного строительства и жизнью искусства.

„Литературная газета“ дает обстоятельную информацию о политической жизни Советского Союза и заграницы.

„Литературная газета“ ставит важнейшие проблемы художественного творчества и ведет дискуссии по самым острым вопросам литературной современности.

„Литературная газета“ имеет постоянные отделы критики, библиографии, театра, кино, музыки и изобразительных искусств.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 2 ПОЛУГОДИЕ

Подписная плата:

6 мес.—1 руб. 20 коп., 3 мес.—60 коп.

Отдельный номер — 5 копеек

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

МОСКВА, Страстной бульвар, 11, Акционерному Изд. О-ву **«ОГОНЕК»**

и повсеместно на почте.

„БИБЛИОТЕКА ОГОНЕК“

ЕЖЕНЕДЕЛЬНО ПО ДВЕ КНИГИ

Лучшие образцы русской и иностранной беллетристики, избранные произведения мировой литературы, документы эпохи и мемуары, художественные описания новейших путешествий.

ЧЕТЫРЕ ГОДА

существует «Библиотека Огонек» и миллионы читателей уже оценили и полюбили ее опрятные белые книжечки, увлекательные по содержанию и тщательно изданные.

Подписка на «Библиотеку Огонек» принимается только с журналом «Огонек»

Подписная плата на 2 полугодие 1929 г.

«ОГОНЕК» с «БИБЛИОТЕКОЙ»:
6 м—7 р., 3 м.—3 р. 75 к., 1 м—1 р. 40 к.

«ОГОНЕК» без «БИБЛИОТЕКИ»:
6 м.—2 р. 40 к., 3 м.—1 р. 20 к., 1 м.—40 к.

Переводы адресуйте:

МОСКВА, Страстной бульвар, 11, Акц. Изд. О-ву **«ОГОНЕК»**

Подписка принимается повсеместно на почте.

Выписка заграничн. товаров может последовать лишь на основ. действующих правил о монополии внешней торговли

Пролетарии всех стран, соединяйтесь! *Автомобиль — трудящимся!*



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брашна, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, проф. Е. Чудакова

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11 Телефон 3-31-91
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11, „Огонек", Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4 р. 50 к., на 9 м.—3 р. 80 к., на 8 м.—3 р. 50 к., на 6 м.—2 р. 50 к., на 3 м.—1 р. 30 к., на 1 м.—50 к. За границу: на 12 м.—2 дол. 50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM" („AT THE WHEEL")
Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 12 (21) ИЮНЬ 1929

Содержание:

М. СОРОКИН

25 ТЫСЯЧ „АВТОКАРОВ" в ГОД на ЗАВОДЕ „АМО"

Завод „АМО" является важнейшей производственной единицей в автопромышленности СССР. Естественно поэтому, что ему должно быть уделено исключительное внимание.

Завод „АМО" имеет бесспорные достижения. Ему приходилось развивать в крайне тяжелых условиях совершенно новое для Советского Союза производство. Поэтому выпуск в этом году более тысячи машин следует без всяких преувеличений рассматривать, как серьезную победу на фронте советского строительства, одержанную нашими рабочими и инженерами.

Однако, несмотря на бесспорные заслуги, завод „АМО" нуждается в коренной реорганизации своих методов производства, которые радикально отличаются от американской автомобильной практики. Для того, чтобы осуществить лозунг „догнать и перегнать капиталистические страны", мы должны всемерно и наилучшим образом использовать заграничный опыт.

В области автомобильного производства для нас наиболее полезна Америка с ее громаднейшей автопромышленностью и практикой. Американский автомобиль отличается от европейских машин простотой конструкции и дешевизной. Вот по этим причинам для реорганизации завода „АМО" мы остановились на модели американского грузовика и на американской технической помощи.

Новый грузовик, который будет поставлен на производство на заводе „АМО", принадлежит к числу первоклассных и испытанных машин в Америке. В настоящее время он выпускается фирмой „Автокар", грузопод'емность его $2^1/_2$ *т*, он имеет 6-цилиндровый мотор с максимальной мощностью в 66 сил при 2.400 оборотах. Общий вид грузовика показан на рис. 2. Специальная комиссия, которая знакомилась с чертежами грузовика, признала его приемлемым для постановки производства у нас на заводе „АМО".

Реорганизация самого завода будет произведена под руководством группы американских инженеров. Американцы должны составить проект реорганизации и затем руководить осуществлением его на заводе.

План реорганизации предусматривает расширение завода до выпуска 25 тысяч $2^1/_2$-тонных грузовиков, автобусов и тяжелых легковых машин в год в одну 7-часовую смену. Примерная распланировка реорганизованного завода показана на чертеже. Как видно из чертежа, для производства 25 тысяч машин в год потребуется сравнительно небольшое новое строительство. Главная масса затрат падает на закупку нового оборудования, при чем и существующее оборудование будет использовано в

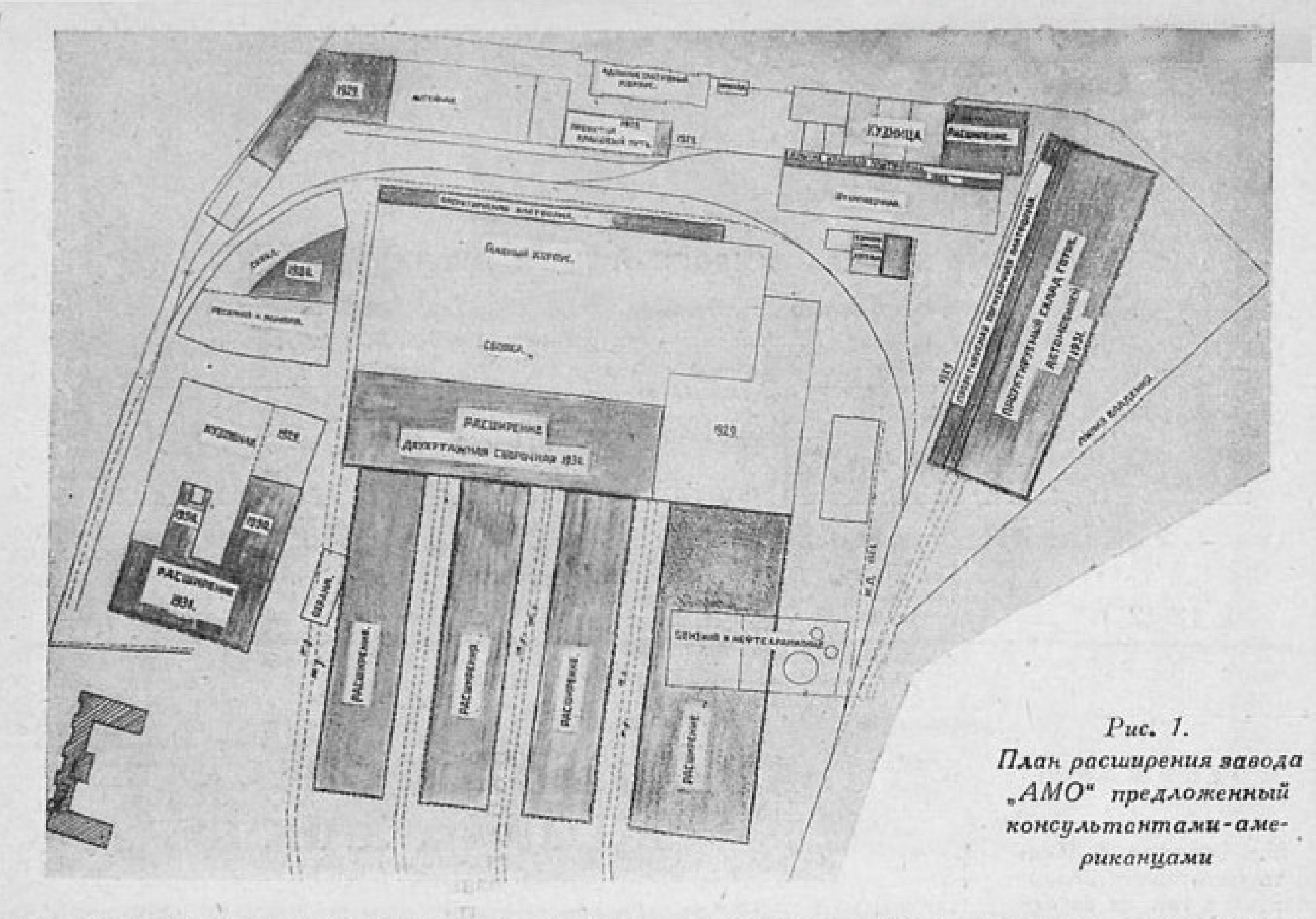


Рис. 1.
План расширения завода „АМО" предложенный консультантами-американцами

значительной мере. Дальнейшее развертывание завода обеспечено полностью: путем дополнительных пристроек на этой территории можно развернуть производство до 100 тысяч машин в год в одну смену.

Особенности американских методов производства заключаются в том, что **американские автомобильные заводы применяют высокопроизводительные станки, хорошо конструируют приспособления и кондуктора, целесообразно располагают оборудование и широко пользуются конвеерной системой. Эти четыре принципа должны быть положены в основу реорганизуемого завода „АМО"**. Нам не следует вносить в американские методы поправки на отсталость или недостаток опыта нашего рабочего или техника. Нужно смело и безоговорочно в основу реорганизуемого дела закладывать американские способы производства, ибо только таким путем мы наилучшим образом сумеем использовать затрачиваемые на переоборудование завода средства. Не беда, если мы сразу не достигнем американских норм производства по их же методам. Не достигнем этого в год,—безусловно достигнем в два.

План развертывания завода намечается в следующем виде: в 1930/31 году — 12 тыс. машин, в 1931/32 году — 25 тыс. машин.

Для осуществления этих размеров выпуска мы должны произвести коренную реорганизацию завода в годичный срок. Срок, действительно небольшой для такого громадного дела, **но в него нам надлежит уложиться во что бы то ни стало, так как растягивать автостроительство на годы при нашей отсталости, при полной безоружности в моторном транспорте, абсолютно недопустимо**. В этом коротком сроке нет ничего невозможного, если оборудование будет закуплено во время и если реорганизация будет проходить с минимумом задержек и с максимумом помощи этому делу со стороны партийного, советского и общественного мнения.

Намечаемое расширение завода „АМО" ставит на очередь ряд проблем. Прежде всего необходимо немедленно же приступить к организации снабженческой базы соответствующих размеров. Со снабжением положение прескверное. В настоящее время заводы Автотреста получают нужное им сырье неаккуратно и с большими перебоями. Некоторые материалы—определенно дефицитные, например, чугун литейный, стальные цельнотянутые трубы, швеллеры, катаная проволока, мелкосортное сортовое железо, зеркальное стекло и углеродистая сталь. Мало того, что их недостаточно, — они поставляются нам по необычайно высокой цене. Для иллюстрации приведу несколько фактов. Чугун чушковый стоит у нас 7,3—7,8 коп. за *кг*, в Америке же — 3,6 коп.; сталь холодно-катаная —46,4 коп. за *кг*, в Америке—14 коп.; сталь специальная (не инструментальная) — у нас 85—96 коп. за *кг*, в Америке 14—22 коп. Эти цены показывают, что у нас со снабжением неблагополучно, а при таких условиях немыслимо говорить о нормальном развертывании производства.

Плохо обстоит дело и с импортным снабжением, которое не регулярно и далеко не упорядочено. Ненормальное снабжение по отдельным предметам крайне болезненно отзывается на выпуске. Еще недавно завод „АМО" из-за одного предмета должен был остановить на длительное время два своих цеха и прекратить выпуск готовых машин.

Все это свидетельствует о том, что **вопросы снабжения надо разрешать уже теперь, серьезно, широко и реально.**

Серьезным вопросом является также подготовка рабочих и технических кадров. Здесь намечается расширение фабзавуча, посылка работников за границу, привлечение молодых студентов для работы по реорганизации завода „АМО“ (в частности, это уже делается). Не нужно думать, что работа при массовом производстве упрощает задачу по подготовке квалифицированных рабочих и мастеров. Наоборот, опыт Америки показывает, что введение механизированных способов производства означает увеличение умственной работы за счет сокращения мускульного труда.

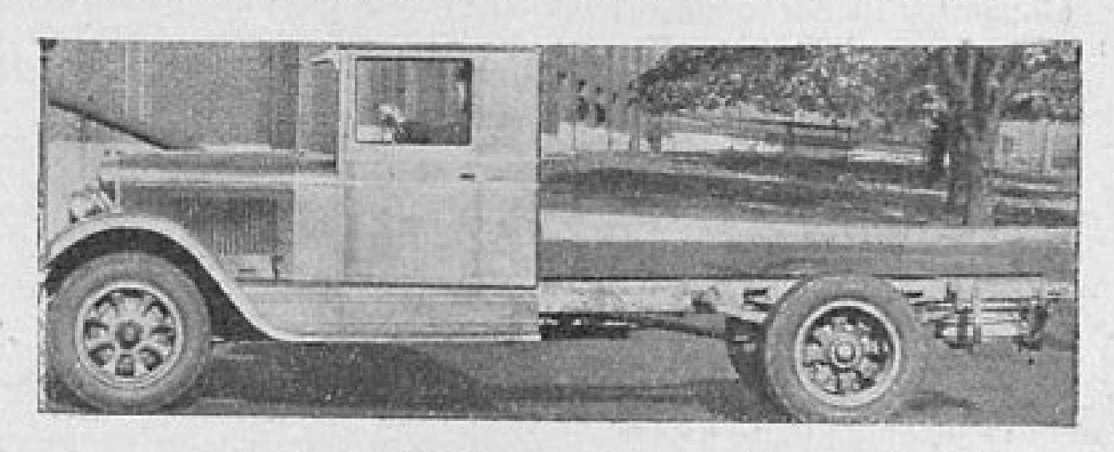


Рис. 2. Общий вид машины „Автокар“

Американская статистика показывает огромный процент квалифицированных рабочих, занятых в американской промышленности. Но эта квалификация совершенно особая, я сказал бы, индустриализационная. Американский квалифицированный рабочий, занятый в массовом производстве, не имеет квалификации кустаря-ремесленника, но зато обладает некоторыми техническими познаниями, **должен чувствовать технически машину,** связь свою с производственными этапами **до и после** себя и, кроме того, иметь ловкость и расторопность. Все эти и другие качества создают квалификацию, характерную для американского темпа, для высокой индустрии. Поэтому вопросы подготовки кадров рабочих и технического персонала, приспособленных к американским методам работы, имеют для успеха дела громаднейшее значение.

Усвоение американской системы производства, которую передадут нам приглашенные инженеры, будет зависеть в значительной мере от того, насколько мы сами сумеем использовать их опыт, знания и проявим готовность перенести их к себе на завод. Поэтому чрезвычайно важно создать для работы американских инженеров наиболее благоприятные условия. Нужно будет также широко вовлечь в это дело рабочую массу и наших техников. Сейчас для лиц, которые будут заняты работой по реорганизации завода, представляется исключительный случай — на практике приобрести опыт постановки производства по американским методам в новой для нас области. Эту возможность нужно использовать максимально, на все 100%.

К другим вопросам автопроизводства в связи с реорганизацией завода „АМО“ и других заводов Автотреста мы надеемся вернуться на страницах журнала в следующий раз.

Председатель Автотреста М. Сорокин

ДОГОВОР с ФОРДОМ ПОДПИСАН

ПЕРЕГОВОРЫ с Фордом, о начале которых мы сообщали еще в феврале, увенчались успехом. **31 мая** в Дирборне (Мичиган) между Фордом и ВСНХ СССР **подписан договор на покупку продукции фордовских предприятий на 30 млн. долларов** в течение ближайших четырех лет и **оказание Фордом технической помощи нам в организации и оборудовании автомобильного завода в Нижнем-Новгороде.**

Тов. Межлаук (зам. пред. ВСНХ СССР) и председатель Амторга т. Брон, подписавшие договор со стороны СССР, сообщают основные сведения по заключенному договору. **Форд передает СССР, согласно договору, свои планы, патенты, чертежи необходимые для завода и командирует на постройку завода своих инженеров.** Срок технического сотрудничества сторон устанавливается в 9 лет.

В продолжение этого времени **все усовершенствования, которые Форд будет вводить на своих машинах, будут переноситься и на автомобили, производимые в СССР.** С другой стороны, улучшения чертежей или методов производства, вносимые советскими инженерами, будут предоставляться в распоряжение Форда. По договору Форд ежегодно принимает на свои заводы для практики **50** наших инженеров, техников и мастеров.

Редакция предполагает в следующих номерах осветить вытекающие из договора с Фордом возможности нашего автостроения.

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!

Этот номер „За Рулем“ является последним по полугодовой и квартальной подписке (до 1 июля).

Только при условии немедленного возобновления подписки на второе полугодие Вы обеспечите бесперебойное получение дальнейших номеров.

Подписная плата: **6 мес.—2 р. 50 к., 3 мес.—1 р. 30 к., 1 мес.—50 к.**

Доплата за „Справочную книгу автодоровца“—2 рубля.

Переводы адресовать: Москва 6, Страстной бул., 11, Акционерному Издательскому Обществу „Огонек“. Подписка принимается также всюду на почте.

ВЛ. КОНОНОВ

НАДО СНИЗИТЬ НАЛОГИ на АВТОТРАНСПОРТ!

По ИСЧИСЛЕНИЮ Цудортранса, при существующей системе обложения автомобиля, все прямые и косвенные налоги составляют годовой расход: на легковой автомобиль в 16 лош. сил—1.350 руб. и на грузовик в 3,5 *т*.—1.414 руб.

В этом исчислении принята во внимание пошлина на автомобили и запасные части, которая взимается в размере 50% заводской стоимости легкового автомобиля, 12% стоимости грузовика, 15% стоимости автобуса, 50% стоимости мотоцикла и 37 руб. за каждые 100 *кг* запасных частей.

В связи с начинающимся развитием автостроения, вопрос о пошлине теряет свою остроту. Но необходимо подчеркнуть, что первые годы и Нижегородский автозавод, и „АМО“, и Ярославский завод будут ввозить из-за границы части и агрегаты для сборки. Существующая пошлина на запасные части будет удорожать каждый автомобиль на 300—400 рублей. Очевидно пошлина на запасные части, идущие для сборки машин, должна быть отменена совершенно.

Рассмотрим существующее обложение автомобилей в применении к типам машин, намечаемых программой нашего автостроения.

1. Промысловый налог взимается по XII категории на ряду с предметами роскоши, в размере 4,8% со стоимости, а не по III разряду, как с предметов оборудования и водного транспорта. Примем стоимость машины с резиной и кузовом: 1) Нижегородского завода в 2 тыс. руб., 2) завода „АМО“—грузовики в 2,5 *т*—в 8 тыс. руб., 3) Ярославского завода,—грузовики в 3,5 *т*—в 15 тыс. руб. При амортизации машин в 6 лет будем иметь следующий расход, падающий на одну машину в год:

	Нижег. зав.	„АМО“	Яросл. зав.
Размер налога	96 р.	384 р.	720 р.
На 1 год	16 „	64 „	120 „

2. Регистрационный налог. Каждый автомобиль при регистрации облагается ставками местного налога, при чем эти ставки по отдельным городам различны.

Для Москвы - действующие ставки: 16 руб. с лошадиной силы по легковым автомобилям и 8 руб. с лош. силы по грузовым.

Для нашего случая это составит в год:

Для легкового автомобиля Нижег. зав.	15 л. с. × 16=240 р.
„ грузового 1,5 *т* автом. Ниж. зав.	15 „ „ × 8=120 „
„ 2,5 *т* грузовика „АМО“	20 „ „ × 8=160 „
„ 3,5 *т* „ Яросл. зав.	25 „ „ × 8=200 „

3. Акциз на бензин установлен в размере 10 руб. за 100 *кг*. Примем годовой пробег машин в 20 тыс. *км* (250 дней по 80 *км*), получим следующую таблицу, отражающую размер акциза, падающего на 1 машину в год:

	Расх. бенз. на 1 *км* в *г*	Год. расх. бенз. в *кг*	Разм. акц. в руб. на 1 маш.
Нижег. зав.—легковая и 1,5 *т*	150 руб.	3.000 руб.	300 руб.
АМО—2,5 *т*	200	4.000 „	400 „
Ярославский зав.—3,5 *т*	300	6.000 „	600 „

4. Часть автомобилей будет работать в предприятиях коммерческого транспорта по обслуживанию общего грузо-пассажирооборота. Такие предприятия выплачивают промысловый налог в размере 4,8% от валового дохода предприятия (циркуляр НКФ от 2 ноября 1928 г.). Это составит дополнительный налог, удорожающий перевозки в следующем размере в год:

	Годов. обор. в рублях	Налог на 1 машину в год
Легк. автом. или 1,5 *т* грузов. Нижегор. завода	6.000	288 р.
2,5 *т* груз. „АМО“	9.000	432 „
3,5 *т* груз. Яросл. зав.	12.000	576 „

В совокупности все эти виды обложения дадут норму обложения на 1 автомобиль в год в рублях в следующем размере:

	Для предприятий, пользующихся автомобилем для самообслуживания	Для коммерч. автотрансп. предприятий
Легков. автом. Нижег. зав.	556	844
1,5 *т* груз. Нижег. зав.	436	724
2,5 *т* груз. „АМО“	624	1.056
3,5 *т* груз. Яросл. зав	920	1.496

Подобное обложение нужно признать чрезмерным и вредным как для развития автомобилизации Союза, так и с точки зрения удешевления работы транспорта, а, следовательно, и политики снижения цен: естественно, что удорожание перевозок отражается на удорожании всех видов продукции промышленности и сельского хозяйства.

Нужно немедленно поставить вопрос перед правительством, если не об отмене, то о снижении налогов до нормальных размеров.

В Англии имеется 1.372 тыс. автомобилей. За 1928 год обложение выразилось: 1) регистрация — 250 млн. руб. 2) акциз на бензин — 130 млн. руб.— всего 380 млн. руб. Это составляет на одну машину в год всего 279 руб.

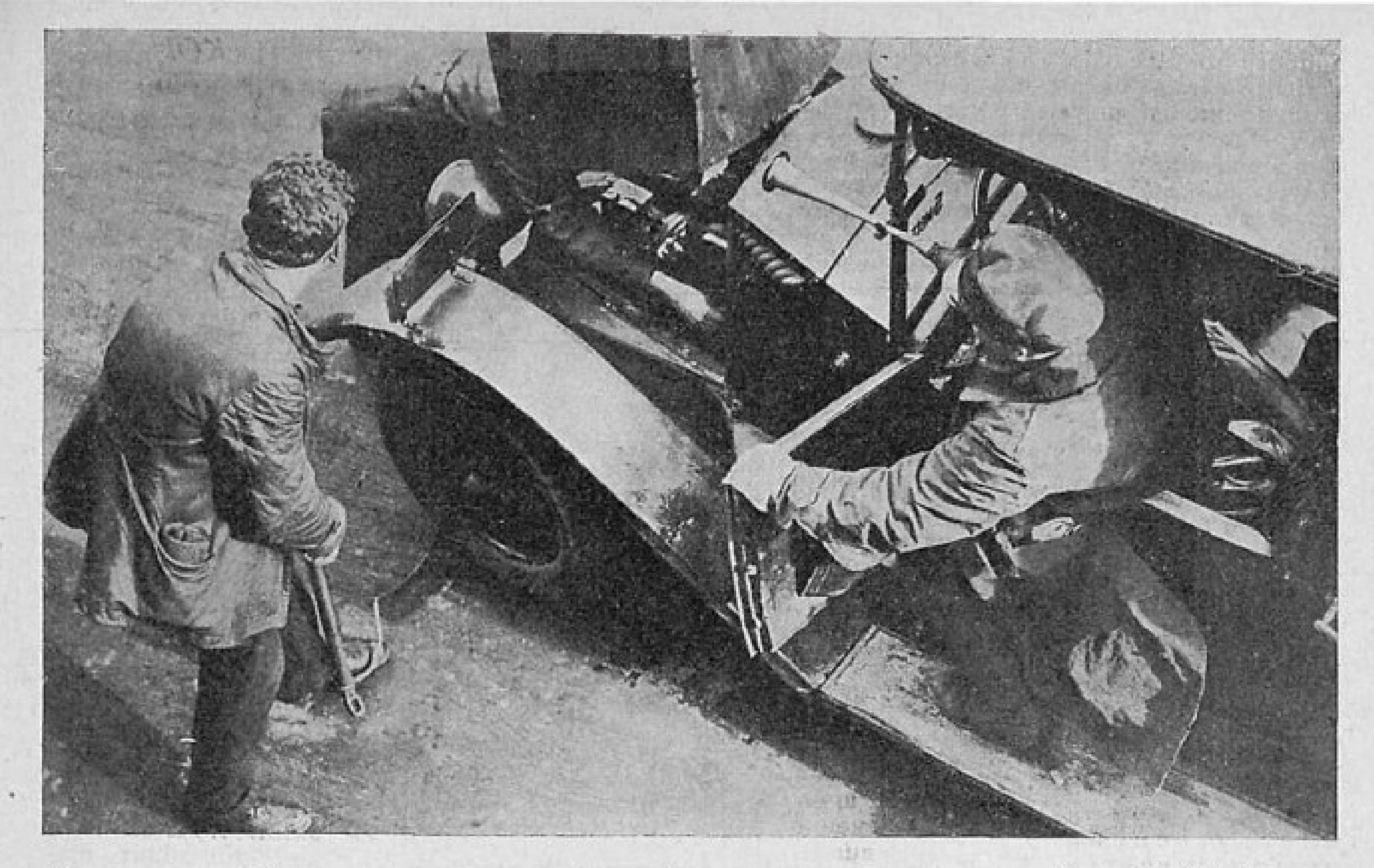
В С.-А. С. Ш. имеется 24.500 тыс. автомобилей. Обложение в 1928 году составило: 1) регистрация автомобилей — 635 млн. руб., 2) акциз на бензин — 586,6 млн. руб., а всего — 1.221.600 тыс. рублей. Это составляет на одну машину в год 50 рублей.

Наш зарождающийся автотранспорт вынужден и без того работать в трудных условиях — снежные зимы, плохое состояние дорог, слабое оборудование гаражами и ремонтными средствами, недостаточное техническое и материальное обслуживание, слабая подготовка рабочей силы и т. д. Поэтому необходимо, по крайней мере на первое время, пока наш автотранспорт не окрепнет, сильно облегчить налоговое бремя. В этом отношении целесообразнее равняться по С.-А. С. Ш. и установить два вида обложения:

1. Регистрационный сбор в размере в среднем не более 25 руб. на машину и

2. Акциз в размере не более 15 руб. с *т*.

В части промыслового обложения, если его нельзя совершенно отменить, то необходимо его снизить до 2%, уравняв автотранспорт с другими видами транспорта — железнодорожным и водным.



Перед отправкой из гаража Фото А. Шайхета

Проф. Е. А. ЧУДАКОВ

АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ НЕОБХОДИМО ХОРОШЕЕ ГОРЮЧЕЕ

Из ВСЕХ фактов и соображений, изложенных в первой половине статьи [1]), неизбежно вытекает, с нашей точки зрения, следующий практический вывод:

Необходимо, чтобы стандартизация автомобильного топлива, хотя бы в порядке предварительного стандарта, предшествовала выпуску большого количества его на внутренний рынок. Рынок должен снабжаться только стандартным топливом.

Много предложений по рецептуре автомобильных топлив, но нет исследовательской работы

Выпуск на внутренний рынок утвержденных в настоящее время стандартных бензинов удовлетворит автомобильное хозяйство, но едва ли будет самым рациональным разрешением вопроса с точки зрения общей экономики нефтяного хозяйства. Вне всякого сомнения путем соответствующих изысканий и опытов можно разработать несколько типов автомобильных топлив, более экономичных с общегосударственной точки зрения.

В этом направлении имеется целый ряд предложений, накопившихся за двухлетний срок усиленного обсуждения вопроса об автомобильном топливе. Однако, за эти же два года ни в одном из исследовательских институтов не поставлено широких работ по этим предложениям.

Из наиболее крупных предложений для разрешения вопроса о получении автомобильного топлива надлежащего качества были выдвинуты следующие: 1) улучшение фракционного состава тяжелого грозненского бензина, в частности увеличение легких фракций и понижение температуры конца выкипания; 2) смешение легкого грозненского бензина с тяжелыми бакинскими лигроинами; 3) смешение газовых бензинов с тяжелыми лигроинами; 4) смешение тяжелого грозненского бензина с высококачественным бензолом; 5) смешение грозненского тяжелого бензина с бакинским бензином или с легким грозненским бензином; 6) подача на внутренний рынок крекингового бензина.

Кроме того, конечно, вопрос может быть разрешен подачей на внутренний рынок легкого грозненского бензина или бакинского бензина, однако, перевод всего автотранспорта на эти сорта бензина явится неэкономичным в виду малой добычи этих сортов бензина.

Из всех приведенных выше шести предложений первые четыре требуют для своего разрешения серьезных лабораторных и эксплоатационных опытов, на основании которых только может быть найдено экономическое разрешение вопроса. Несмотря на неоднократные постановления различных совещаний по данному

[1]) Начало см. № 11 „За Рулем"

вопросу о необходимости постановки таких опытов, последние еще не начаты в сколько-нибудь широком масштабе, что об'ясняется отсутствием соответствующего кредита и необходимого оборудования. Такие работы безусловно должны быть проведены, но они, естественно, займут значительное время, и поэтому едва ли дадут возможность срочно получить улучшенное топливо на внутреннем рынке.

Подача на внутренний рынок крекингового бензина может иметь место, как только производство этого бензина у нас будет налажено. На ближайшее время на это едва ли можно рассчитывать в виду того, что крекинговый процесс у нас ставится впервые.

Наиболее быстрым способом улучшения автомобильного топлива, поставляемого в настоящее время на внутренний рынок, является смешение тяжелого грозненского бензина с легким грозненским или бакинским. Согласно опытов отдельных хозяйств для получения топлива надлежащего качества достаточно к грозненскому тяжелому бензину добавить около 30% легкого грозненского или бакинского. Постановлением Комитета по стандартизации установлена смесь состава 70 и 30%. Это мероприятие не требует ни постановки исследовательских работ ни каких-либо производственных переустройств нефтяных трестов.

Колонна Бьюиков в Ленинграде на площади Урицкого во время парада Автодора

Для осуществления такого плана, по приблизительному подсчету, потребуется увеличение подачи на внутренний рынок на 16 тыс. *т* легкого грозненского бензина или бакинского. Взамен этого, конечно, освобождается соответствующее количество тяжелого бензина. Это мероприятие следует рассматривать, как временное, впредь до того момента, когда, на основании соответствующих испытаний, будет установлено автомобильное топливо более экономического состава. Одновременно с этим немедленно должны быть начаты исследовательские работы по изысканию такого экономичного автотоплива. Исследовательские работы должны быть начаты как в научно-исследовательских институтах, так и непосредственно при заводах по выработке бензина. Для организации и руководства означенными работами целесообразно создать специальную комиссию при научно-техническом управлении или при другом центральном органе, в распоряжение которой и передать крупные средства для быстрого развертывания работ в должном масштабе.

Употребление плохого автотоплива причиняет государству убыток как в червонцах, так и в инвалюте

Подача на внутренний рынок автотоплива низкого качества об'ясняется тем, что лучшие сорта этого топлива из-за валютных соображений вывозятся за границу. Однако, порча автомобильного парка, который также представляет в большей своей части валютную ценность, с излишком поглощает те валютные поступления, которые должны получиться от вывоза высокосортного топлива.

В результате применения неудовлетворительного автотоплива советскому государству причиняется ущерб в следующих направлениях:

1. Уменьшается работоспособность автомобильного парка и повышается стоимость его работы. Удорожание работы автомобильного парка происходит при этом как за счет стоимости дополнительного ремонта, который приходится производить из-за быстрой порчи двигателей, так еще в большей мере из-за частых вынужденных простоев автомобилей в ремонте. В связи с этим удорожание автомобильного транспорта должно исчисляться не менее как в 8—10% против его нормальной стоимости при употреблении хорошего топлива. По данным ЦУМТа полная стоимость работы всего автотранспорта Союза определяется, как минимум в 115 млн. руб. Отсюда следует, что убыток от ухудшения топлива должен измеряться цифрой около 10 млн. рублей. Эта цифра является скорее преуменьшенной, чем преувеличенной, так как простои автомобилей из-за дополнительного ремонта двигателей исчисляются не менее, чем в 15%.

Для иллюстрации сказанного приведем данные по изменению стоимости ремонта на 1 *км* пробега легковых автомобилей автобазы ВСНХ:

	1926/27 г.	1927/28 г.	Превышение в %
Автомобили с двигателями до 2½ *л* . .	9,2 коп.	15,07 коп.	64
Автомобили с двигателями до 5 *л* . . .	8,3 „	11,46 „	39

2. Применение топлива низкого качества вызывает значительный его перерасход. Лабораторные испытания газового бензина показали перерасход его по сравнению с грозненским тяжелым бензином, примерно, на 8%. Такой же перерасход получался при употреблении грозненского тяжелого бензина вместо грозненского легкого. Таким образом, перерасход топлива достигает 15%. Из общего годового

расхода в 110 тыс. *т*, это дает около $16^1/_2$ *т* перерасхода. Отсюда следует, что путем передачи на внутренний рынок лучшего сорта топлива мы сможем увеличить свой экспорт в весовых единицах.

Для иллюстрации сказанного приведем данные по расходу топлива легковыми автомобилями автобазы ВСНХ за 1926/27 и 1927/28 годы. Цифры дают расход в *кг* на 100 *км*.

	1926/27 г.	1927/28 г.	Превышение в %
Автомобили с двигателями до $2^1/_2$ *л* . .	12,8	14,7	16
Автомобили с двигателями до 5 *л* . .	22,4	23,6	6
Автомобили с двигателями 5 *л*	27,5	30,3	12

3. Потребление низкосортного автомобильного топлива на внутреннем рынке должно вызвать потерю в валюте. Принимая во внимание, что наш автомобильный парк представляет собой валютную ценность и что мы ежегодно ввозим на определенную сумму новые автомобили, порча этого автомобильного парка естественно представляет собой расход в валюте. Если принять, что по этой причине стоимость автопарка уменьшается в год всего на 5% (цифра взята предумышленно низкая), то потеря в стоимости автопарка определится в сумме около 3 млн. руб., что составит почти 50% той суммы, на какую мы ввозим ежегодно из-за границы автомобильного имущества. Выгода в валюте, получаемая от вывоза высокосортного топлива, не выше, а скорее ниже этой суммы.

Таким образом, со всех точек зрения применение неудовлетворительного топлива для автотранспорта является государству невыгодным.

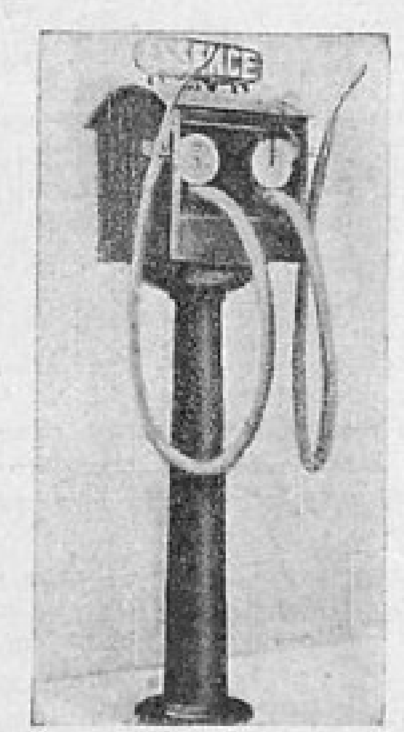
Требуется срочное решение Президиума ВСНХ СССР

К настоящему моменту всеми ведомствами, заинтересованными в проблеме автомобильного топлива, вопрос обсужден до мелочей, и все дальнейшие обсуждения будут являться в большой мере простой потерей времени.

Приводим кратко мнения отдельных ведомств по этому вопросу.

Цудортранс. Отношение от 4 января 1929 года. „Грозненский тяжелый бензин в чистом виде является неприемлемым в качестве горючего для автомобильных моторов. Обусловливается это тем, что тяжелый грозненский бензин обладает слабой испаряемостью при тех температурах, при которых автомобилям приходится работать, вследствие чего большое количество содержащихся в нем тяжелых фракций не испаряется в цилиндрах двигателя и, переходя в смазку, разжижает ее, вызывая неправильную смазку двигателя, быстрый износ, а часто и выплавление подшипников. Предварительный подогрев смеси, перед поступлением ее в двигатель, не улучшает положения, так как он понижает мощность и облегчает появление детонации".

Управление снабжений РККА. Отношение от 31 декабря 1928 года. „Применение тяжелого грозненского бензина в чистом виде в качестве горючего для автомобилей не может считаться допустимым. Опыт военного ведомства позволяет утверждать, что применение такого рода бензина ведет к форсированным износам автомобильных двигателей и повреждениям их, главным образом, из-за неполного сгорания тяжелых погонов бензина, поступающих в камеру горения в неиспаренном виде и пробиванию их между стенками цилиндра и поршня в картер двигателя, влекущему за собой резкое ухудшение смазки трущихся частей".



Управление снабжений РККА. Отношение от 6 марта 1929 года. Грозненский бензин второго сорта не может быть ни в коем случае признан удовлетворительным для автотранспорта. Предлагаемый ныне Нефтесиндикатом газовый бензин, обладая лучшим началом кипения, в то же время по своим хвостам стоит еще ниже грозненского бензина второго сорта, и в силу этого амтомобильным бензином признан быть также не может.

Комитет по Стандартизации при СТО. Протокол № 11 от 8 апреля 1929 года.

1. Признать совершенно недопустимым выпуск на внутренний рынок нестандартного топлива без предварительного его тщательного испытания и без согласования его с Комитетом по стандартизации, Цудортрансом и Военведом.

2. Отметить, что выпущенная в настоящее время в качестве автотоплива смесь газового бензина с лигроином не испытана предварительно должным образом и не согласована с указанными выше ведомствами.

3. Отметить заявление стандартной комиссии по нефтепродуктам при Совете нефтяной промышленности о том, что указанная смесь является опасной в пожарном отношении.

4. Признать, что из утвержденных в настоящее время стандартных бензинов пригодными для автомобильного транспорта являются:
а) бакинский бензин; б) грозненский легкий бензин; в) смесь из 70% тяжелого грозненского бензина и 30% указанных выше 2 бензинов.

5. Возбудить вопрос перед соответствующими организациями о пересмотре экспортного плана на бензин с тем, чтобы на внутренний рынок поставлялось достаточное количество указанного выше автомобильного топлива.

6. Признать необходимым срочно организовать большие работы по изысканию автотоплива наиболее экономичного состава применительно к нашим сырьевым продуктам. Отметить, что означенные работы до сего времени не поставлены ни в одном из исследовательских институтов.

Президиум Автодора. Постановление от 25 марта 1929 г.

1. Признать недопустимым выпуск Нефтесиндикатом нестандартного автотоплива без согласования с Цудортрансом и Военведом.

2. Признать, что употребление недоброкачественного автомобильного топлива задерживает развитие автомобильного дела в Союзе и портит автомобильный парк, представляющий собой валютную ценность.

3. Войти в правительство с ходатайством о том, чтобы на внутренний рынок в качестве автомобильного топлива были направлены стандартные сорта бензина, при этом количество грозненского легкого бензина и бакинского бензина должно быть не менее 30% от грозненского тяжелого.

Стандартная Комиссия по нефтепродуктам при НТС нефтяной промышленности. Прот. от 3 апр. 1929 г. „Комиссия считает опасным пользование и вообще операции с газовым бензином, в особенности в летнее время до соответствующих переоборудований или дооборудований трансп. средств и хранилищ".

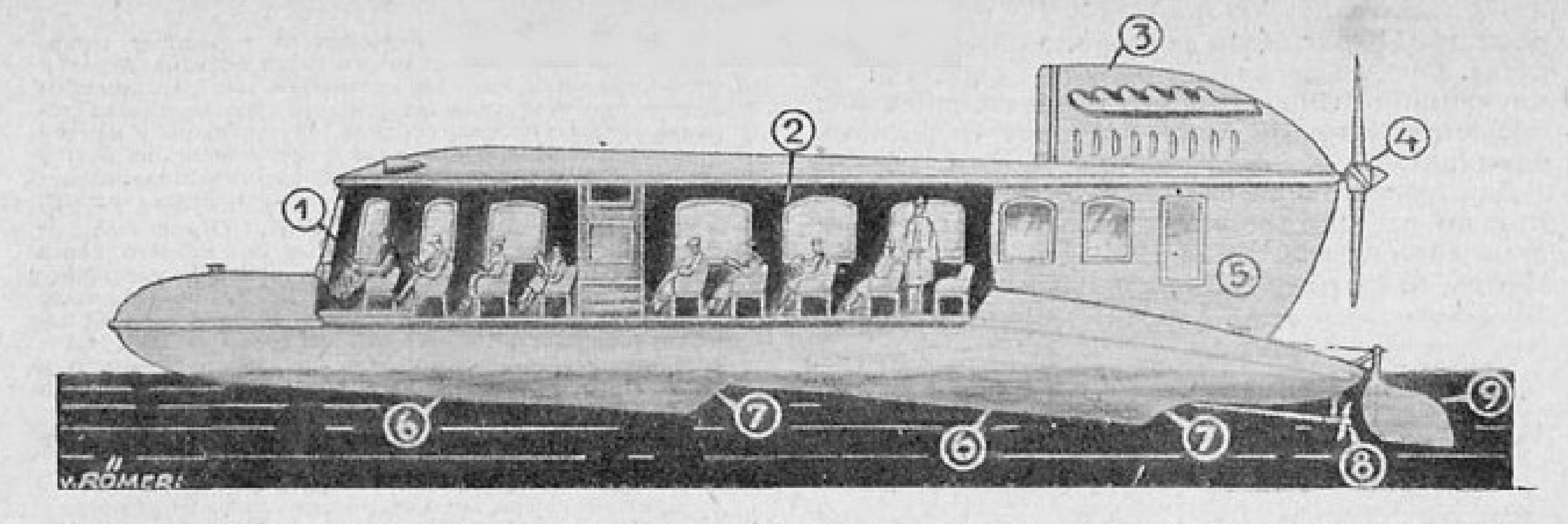
Все приведенные мнения с исчерпывающей ясностью дают характеристику состояния снабжения автотранспорта топливом.

Все учреждения и организации приходят к одной мысли, которая заключается в неоходимости подачи на внутренний рынок стандартных бензинов в указанной выше пропорции и в постановке больших опытных работ по автотопливу.

Все высказались.

Слово за Президиумом ВСНХ СССР!

Проф. Е. А. Чудаков



Разрез современного пассажирского глиссера. 1) место водителя, 2) пассажирское отделение, 3) помещение для мотора, 4) пропеллер, 5) помещение для багажа и груза, 6) скользящие плоскости, 7) штуфы, 8) запасной водяной винт, 9) боковой руль

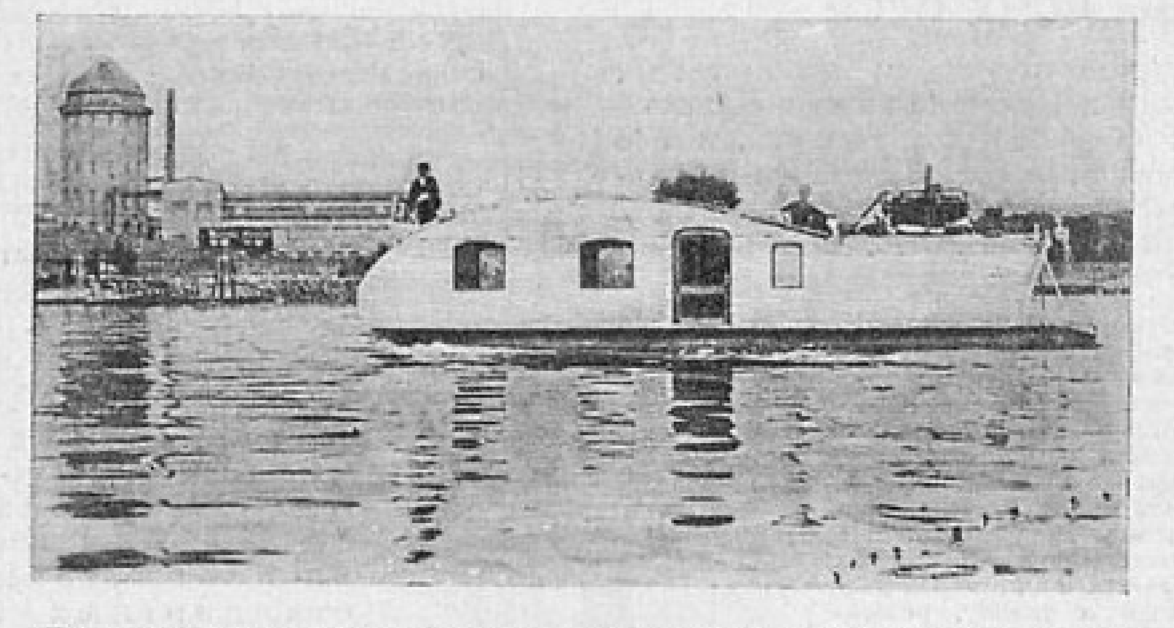
ОТ ГОНОЧНОГО ГЛИССЕРА к БЫСТРОХОДНОМУ ОКЕАНСКОМУ СУДНУ

Вопрос об увеличении быстроходности кораблей стоит в центре внимания современного судостроения. Все возрастающая скорость сухопутного и воздушного движения, а также ускорение темпа оборота мирового хозяйства требуют экономии времени и при передвижении по водным пространствам.

До сих пор старались увеличить скорость судна усилением мощности силовой установки и применением нескольких гребных винтов. Однако, увеличивающееся пропорционально квадрату скорости сопротивление воды вводит известный предел этим стремлениям. Мощные машины океанских кораблей сообщают им скорость в 40 *км* в час. В речном же судоходстве скорость в 20 *км* в час представляет значительную цифру.

Главное внимание конструкторов кораблей и лодок сейчас направлено на преодоление сопротивления воды и воздуха. Судном, наиболее отвечающим этим требованиям, но все же далеко несовершенным, является глиссер.

Гоночный глиссер, наименьший по размерам, очень распространенное и популярное спортивное судно; однако, в последнее время ведутся работы для усовершенствования его и применения в качестве пассажирского судна, даже для океанского сообщения.



Пробный пробег нового глиссера Морзена с авиационным мотором в 250 лош. сил и металлическим винтом. Интересна легкообтекаемая форма кузова

Идея конструкции глиссера не нова,—она насчитывает порядочное количество лет. Небезынтересно отметить, что возникновение ее принадлежит конструкторам в области воздухоплавания (Хирт, Заблатинг). Родина глиссера — Франция, Италия и Америка.

Интересную для своего времени конструкцию создал в 1906 году итальянец Форланини. Его глиссер состоял из торпедообразного корпуса, по бокам которого были монтированы две группы скользящих плоскостей. Эти скользящие плоскости были подвижными и служили для боковой устойчивости, а в то же время несколько приподымали корпус лодки над водой на полном ходу. Глиссер приводился в движение мотором в 70 лош. сил, вращающим пропеллер при помощи цепной передачи.

В 1914 году во Франции был устроен конкурс глиссеров, который должен был выявить наиболее практичную и удобную лодку для колоний. В этом конкурсе приняли участие видные конструкторы, как Фарман, Бессон, Шовьер, Тиссандье, Ламберт. В дальнейшем развитии глиссера деятельное участие принимали братья Х. и М. Фарман (Париж). В ноябре 1926 года пилоту Фишеру удалось установить мировой рекорд для судов в 140 *км* в час на Сене на глиссере Фармана. В начале 1928 года глиссером же Фармана с мотором в 450 лош. сил установлен новый рекорд скорости для глиссеров — в 190 *км* в час.

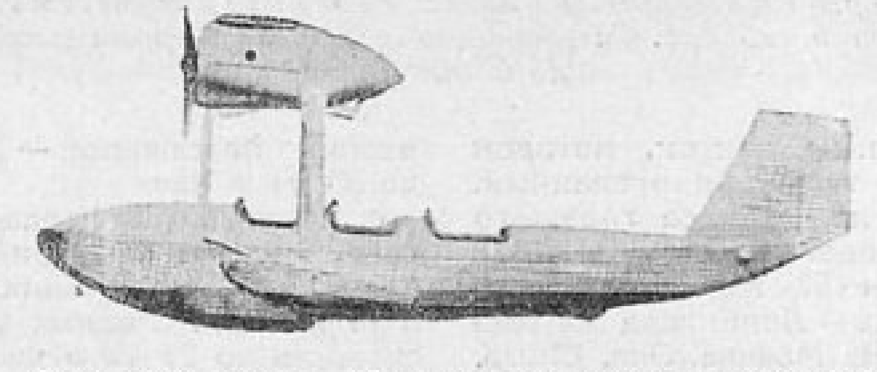
В последнее время большим и заслуженным вниманием пользуется быстроходный глиссер

конструкции болгарского инженера Газенко. Этот глиссер, названный „блоха моря", после нескольких удачных пробных пробегов пересек канал Ламанш в 20 мин. Лодка его представляет по своей конструкции комбинацию глиссера и самолета. Она имеет короткие несущие плоскости с поперечными поплавками, сообщающими ей известную под'емную силу и приподымающими ее из воды на ходу, а также способствующими устойчивости лодки.

В Германии одним из первых конструкторов глиссера был конструктор моторов Дейке. В 1913 году он построил глиссер спортивного типа и производил пробные пробеги на Дунае и Штарнбергском озере. Его модель представляла собой килевую с плоскими бортами лодку в 4 *м* длины и 90 *см* ширины, предназначенную для двух пассажиров. Мотор 4-цилиндровый FN в 4 лош. силы, пропеллер диаметром в 1,2 *м*, скорость 14—16 *км* в час.

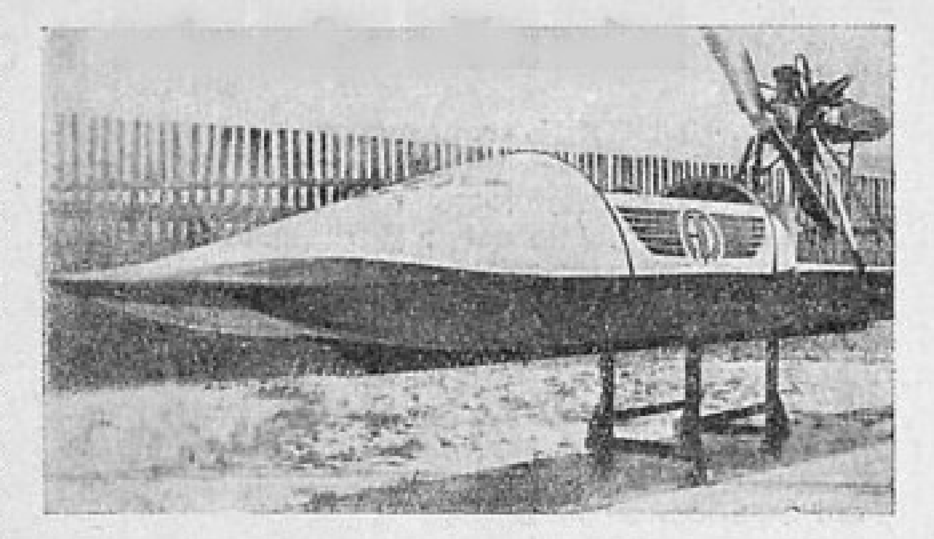
Позднее этот глиссер был переконструирован. Мотор был поставлен 3-цилиндровый, фирмы Анзани, в 15 лош. сил с большим пропеллером. При этих усовершенствованиях скорость глиссера достигла 30 *км* в час.

Еще позднее появился целиком металлический гоночный глиссер Юнкерса, имевший 3 места для водителей и 2 пассажирских. Мотор устанавливался на носу на специальной подставке, два боковых опорных поплавка поддерживали равновесие.



Гоночный глиссер Юнкерса из дюралюминиевой волнистой жести

Известная верфь Фридриха Морзена в Вегезаке (возле Бремена) выпустила недавно интересный тип глиссера, который отправлен в Южную Америку. Глиссер этот приводится в движение авиационным мотором в 250 лош. сил, скорость его—60 *км* в час. Успех и интерес, вызванные глиссером конструкции Морзена заключаются в том, что позднее ряд усовершенствований может превратить его в глиссер, наиболее отвечающий требованиям грузопод'емности, быстроты и экономичности. Однако, это осуществимо лишь при усовершенствовании мотора и его приспособлении к глиссеру, так как применяемые авиационные моторы, поглощающие слишком большое количество горючего, недостаточно экономичны.



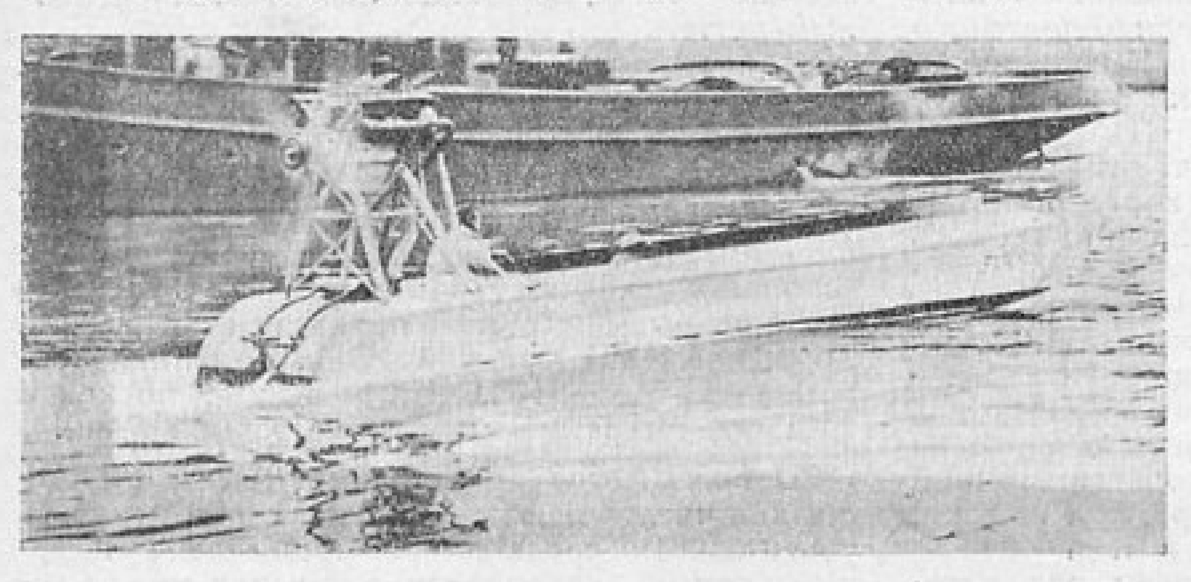
Спортивный глиссер Дейке с 3-цилиндровым мотором Анзани — один из первых немецких глиссеров

В настоящее время на Западе разрабатывается проект глиссерного пассажирского сообщения, вызывающий большое внимание со стороны заинтересованных кругов. В Германии такое сообщение предполагается по Рейну и Дунаю; в частности, Рейнский Мозель-экспресс должен связать Триер и Кобленц, Вену и Будапешт и позднее продолжить линию до Белграда. Особое значение придают увеличению глиссера и курсированию его в будущем в водах, омывающих Африку, Америку и Азию.

Так как глиссер судно с небольшой погружаемостью и воздушный винт заменяет на нем водяной, то он может проходить и в водах, изобилующих водорослями. Места, непроходимые для моторной лодки, вполне приемлемы для глиссера. На глиссере можно проникнуть вглубь страны даже по таким рекам, как Конго.

В наше время наука и техника часто опережают смелую фантазию. Проблема океанского быстроходного судна скоро найдет разрешение. Комбинация самолета и глиссера дает максимальное преодоление сопротивления воды и воздуха, а с этим и достижение скорости в 200—250 *км* в час.

В недалеком будущем океанский глиссер будет доставлять пассажиров, грузы и почту в каких-нибудь 25 — 30 часов вместо нескольких суток. Основным фактором в этом деле должно быть усовершенствование дизель-мотора и увеличение его экономичности.



Глиссер Фармана на 12 человек с мотором Испано-Суиза в 170 лош. сил — на р. Сене

Участвуйте в автодорожном фотоконкурсе!

(См. 3 стр. обложки „За Рулем" №№ 10 и 11)

Последний срок отправки снимков — 15 июля. 30 лучших снимков будут премированы.

ГЛИССЕРОСТРОЕНИЕ в СССР

НЕОБХОДИМОСТЬ глиссеростроения в России ощущалась давно и только наша техническая отсталость тормозила это дело.

Еще в 1912 году на озере Воткинского завода ходил прекрасный глиссер с 35-сильным мотором, развивая скорость в 40 *км* в час. Из глиссеров советской конструкции отметим в первую очередь те, которые построены ЦАГИ (Москва).

Первый опытный глиссер был построен из дерева с фанерной обшивкой, днище его было дополнительно обшито кольчугалюминием. Глиссер этот — однореданный с мотором Изотта-Фраскини в 150 лош. сил. Винт водяной. При нагрузке в 4 человека он показал скорость 78 *км* в час.



Глиссер, построенный Ярославским кружком с мотором Холл-Скотт в 125 л. с. Скорость его с 7 пассажирами доходит до 65 км в час

Второй опытный образец целиком из кольчугалюминия с воздушным винтом, мотором Сименс в 75 лош. сил, также однореданный. При нагрузке в 4 человека и запасе горючего на 5 часов глиссер развивает скорость 65—70 *км* в час. Этот глиссер летом 1927 года сделал пробег по маршруту Москва — Ленинград на расстояние 3 тысячи *км* (река Москва, Ока, Волга, Шексна, Белое озеро, Мариинская система, Вытегра, Онежское озеро, Свирь, Ладожское озеро, Нева, Финский залив).

Сейчас ЦАГИ строит большие глиссеры. Из глиссеров, выстроенных кружковыми организациями Автодора и Осоавиахима, отметим следующие наиболее интересные модели:

1. Деревянный 3-реданный глиссер, построенный Ярославским кружком автомоторной секции Осоавиахима (см. снимок), с мотором Холл-Скотт в 125 лош. сил. Днище его обшито 9 *м* тесом в два слоя. Скорость с 7 пассажирами доходит до 65 *км* в час. Корпус длиною 7 *м*, шириною 2 *м*, высота реданов — 100 *м*.

2. Деревянный двухреданный глиссер с каютой на 14 человек — Красноярского Осоавиахима и агентства Госпароходства. Длина корпуса 10 *м*, ширина 3 *м*, мотор Испано-Суиза в 150 лош. сил. Вес без нагрузки — 1.700 *кг*, груженного — 3 тыс. *кг*. Максимальная скорость 32 *км* в час.

3. Деревянный глиссер, выстроенный ячейкой Автодора в Таганроге; мотор Сальмсон в 150 лош. сил., количество пассажиров — 8 человек, скорость — до 35 *км* в час.

4. Спортивный деревянный глиссер т. Елагина, выстроенный при ячейке Автодора в Тамбове, снабжен мотоциклетным мотором „JAP" в 8 лош. сил. С одним человеком он развивает скорость до 35 *км* в час. Этот глиссер на конкурсе, об'явленном Автодором РСФСР летом 1928 года, получил по классу маломощных глиссеров первую премию.

Более или менее удачные глиссеры построены также в Лодейном Поле, Нижнем-Новгороде, Ленинграде, Кинешме и ряде других городов Советского Союза.

Инж. Бойков

ДОРОЖНАЯ ВЫСТАВКА СРЕДНЕЙ АЗИИ

НЕДАВНО открылась первая в Средней Азии дорожная выставка, организованная Автодором. Большой зал Средне-Азиатского государственного университета увешан плакатами и диаграммами, рисующими картину состояния дорог и строительства.

Наибольший интерес вызывает отдел дорожного почвоведения. Автодор хорошо иллюстрировал этот отдел рядом экспонатов. Здесь показан образец дорожно-почвенного профиля, который должен вычерчиваться прежде, чем будет прокладываться дорога, чтобы дать возможность изменить качество грунта добавлением песка или гравия. Рядом — прибор для определения соотношения в грунте пыли, песка или глины, дающий точность до пятитысячной доли, чертеж треугольника Ферра, при помощи которого делаются вычисления и т. д.

На выставке продемонстрирован ряд материалов, наиболее выгодных для дорожного строительства: образцы клинкера, кварцит с берегов Онеги, ленинградские торцы, немецкий „даман"—шлак, перемешанный с каменноугольным дегтем.

В специальном отделе демонстрируются модели дорожных машин: канавокопатель, утюги, грейдер, плейнер.

Много внимания уделено самой Средней Азии. На плакатах можно увидеть и средства сообщения и типы горных дорог с фотоснимками условий, в каких прокладываются горные дороги. Специальные диаграммы показывают состояние дорожной сети Средней Азии, ее финансирование по годам, грузовое движение по ней и грузовое тяготение к рынкам Средней Азии.

Выставка Автодора ознакомит массы с существующим дорожным строительством и явится убедительным средством агитации за культурные дороги, „укрепляющие смычку между городом и кишлаком", как написал Автодор на одном из своих плакатов.



Инж. А. ЦУРИНОВ

НУЖНЫ ЛИ НАМ 3—3$^1/_2$-ТОННЫЕ ГРУЗОВИКИ?

ПРЕЖДЕ чем спорить, где нужно строить 3-3$^1/_2$ *т* машины — в Ленинграде или в Ярославле, необходимо решить вопрос, нужны ли нам эти машины [1]).

В каких случаях могут применяться 3-3$^1/_2$ *т* машины в больших количествах, т. е. для каких видов перевозок?

1. Шасси для автобусов на 30 человек.

Нужно сказать, что опыт работы автобусов на междугородных линиях и на многих направлениях в городах показывает, что в большинстве случаев автобус редко везет больше 25—28 пассажиров (конечно, мы не говорим об отдельных случаях, когда их бывает больше и когда требуется применение нескольких машин или даже машин большой емкости, как за границей, в 50—60 чел.). 28 пассажиров, считая вес каждого в 75 *кг* дают нагрузку в 2.100 *кг*. Для чего же заставлять работать машину в 3-3$^1/_2$ *т*, когда эту работу прекрасно выполняют 2-2$^1/_2$ *т* машины и, как показывает опыт, даже в тяжелых условиях горной Военно Грузинской дороги.

Ясно, что рентабельным типом для перевозки 25—28 пассажиров (и при временной перегрузке в 30 чел.) является 2-2$^1/_2$ *т* машина.

2-2$^1/_2$ *т* трехосная машина (при соответствующих размерах рамы) допускает, безусловно, постоянную нагрузку до 30 чел., кроме того она явилась бы „вездеходом", дающим возможность ездить и по плохим дорогам. К тому же она имеет еще то преимущество, что целые агрегаты и механизмы ее могут пойти на изготовление промежуточного типа — 1$^1/_2$ *т* машин и легковых „штабного типа".

2-2$^1/_2$ *т* трехосная машина явится крайне необходимой и рентабельной машиной для наших совхозов и вообще для коллективных хозяйств и военных нужд. 2—2$^1/_2$ *т* машина является одной из самых универсальных и поэтому не может быть заменена более громоздкой 3-3$^1/_2$ *т* машиной.

2. Перевозка массовых грузов.

Перевозка таких грузов на 3 *т* грузовиках является безусловно убыточной. Это видно из нижеследующей таблицы:

ТОННАЖ	Себест. тонно-километра в коп.			
	В Москве	В др. районах СССР	В Тифлисе	В Германии
1. При 3-3$^1/_2$ *т* на пневматиках	52	50	— —	— —
2. При 3-3$^1/_2$ *т* на пневматиках с прицепками	42	—	— —	— —
3. При 3-3$^1/_2$ *т* на грузошинах	58	56	90—100	28—30
4. При 5 *т*	48	44	45—50	16—20
5. При 5 *т* с прицепкой	38	—	40 —	— —
6. Гуж	54	47	65—70	— —

Мы видим, что если бы у нас было достаточно лошадей и не требовалось бы большая скорость перевозок, то гуж мог бы конкурировать с 3-3$^1/_2$ *т* грузовиком, и только применение 5 *т* грузовика дает себестоимость перевозки ниже гужа и приближает ее к заграничной.

[1]) См. ст. инж. А. Цуринова и Б. Лунякина в „Народном хозяйстве Закавказья" № 3—4 за 1929 год.

Большего тоннажа чем 5 *т* нельзя взять не только потому, что наши мостовые и дороги не позволят это сделать, но и потому, что при большем тоннаже в большинстве случаев не будет обеспечен достаточный процент его использования.

Одна и та же работа при выполнении ее 3 *т* и соответствующим количеством (меньшим) 5 *т* машин, считая разницу в их стоимости и разницу стоимости тонно-километра при 25 тыс. машин даст убыток в несколько десятков млн. рублей.

Это обстоятельство повелительно требует пересмотреть вопрос о постройке 3—3½ *т* машин.

Помимо 5 *т* двухосных машин следует, как это подчеркнуто на Международном Конгрессе в Лондоне, строить и трехосные машины, а также 5 *т* тягачи.

Тягач с применением прицепок на небольших расстояниях позволяет производить одновременно их нагрузку, разгрузку и транспортировку, уменьшает до минимума простои машин, увеличивая рентабельность эксплоатации.

Вообще, где это позволяют условия, следует применять грузовики с прицепками, так как это значительно снижает себестоимость перевозок.

Против применения 5 *т* машин приводится единственное возражение — это невозможность их эксплоатации при нашем „бездорожьи". На это можно возразить следующее:

1. 5 *т* грузовики в первые 3—5 лет насытят города, а потом уже будут применяться на междугородных линиях.

2. Грузовики как 5, так и 3-3½ *т* могут работать только на шоссе, где в большинстве мосты капитального сооружения, там же где они слабы, 5 *т* машины заставят переделать их.

3. 5 *т* машина на пневматиках значительно меньше изнашивает мостовую и дорогу, чем 3-3½ *т* на грузошинах. Следовательно, 5 *т* может применяться там, где работали до сих пор 3-3½ *т* машины.

4. „Сила удара трехосного грузовика общим весом в 13 *т*, поставленного на 6 пневматиков, несколько даже меньше чем 2 *т* грузовика на 4 пневматиках" [1]).

Итак, ясно, что „бездорожье" не может препятствовать применению 5 *т* машин.

Можно указать случаи, где бывает выгодно или даже возможно только применение 3-3½ *т* грузовиков, но случаи эти ограничены и для этого вовсе не требуется строить 25 тыс. 3 *т* грузовиков.

Как это имеет место в случае, например, машин марки „СПА" для изготовления 3 *т* машин можно использовать основные агрегаты 5 *т* машин (разница будет лишь в раме, передней оси и заднем мосте).

Следовательно, нам необходимо соорудить завод для постройки 5 *т* двух-трехосных грузовиков, тягачей, прицепок, и как побочных—3-3½ *т* в ограниченном количестве или даже по специальным заказам.

Тифлис *Инж. А. Цуринов*

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Москва

В июне состоится большой автомобильный пробег по маршруту Москва — Нижний-Новгород — Москва, проводимый Мосавтоклубом под лозунгом: „Даешь хорошую дорогу к автомобильному заводу".

К пробегу будут допущены машины всех типов (всего более 50 машин). Участники пробега проведут агитационные поездки в рабочие районы — Сормово и Канавино. Учитываться будут не только скорость, но и прочность, выносливость и экономичность машин. Особенно интересным будет участие нового советского грузовика — Я5.

Московский губернский дорожный отдел организует машинно-дорожные работы в 7 уездах губернии. Будут выделены 4 дорожно-машинных отряда с вагоном-кладовой и специальным вагоном-мастерской.

Главпрофобр Наркомпроса сообщил Совету с'ездов местного транспорта, что в этом году намечено перевести на государственный бюджет Московскую, Сев.-Кавказскую и Сибирскую профтехнические школы и курсы местного транспорта по автомобильному делу.

Ростов-на-Дону

Краевой с'езд Автодора отметил чрезвычайно медленное обновление автотранспорта. За семь лет в Сев.-Кавказский край ввезено только 800 машин. По пятилетнему плану намечается довести количество автомобилей в Сев.-Кавказском крае до одиннадцати тысяч. На постройку гаражей требуется 15 млн. руб. С'езд поручил новому правлению организовать автокурсы и автошколы в городах, а в селах кружки крестьянской молодежи по изучению автомобиля.

Севастополь

Крымомесом развернуты работы по дорожному строительству. Кроме ремонта шоссе Севастополь — Ялта идет гудронирование 35 *км* шоссе Алупка — Ялта — Алушта. В Севастопольском районе восстанавливается 40 *км*. Крестьяне заинтересованных деревень заготовлено 2.500 кубов камня. Ведутся изыскания первого в Союзе автошоссе Севастополь — Ялта — Алушта.

Новосибирск

На строительство безрельсовых дорог в Сибири намечено израсходовать по пятилетнему плану 38.600 тыс. руб. Общее протяжение дорог, которые будут вновь проведены,— около 2½ тысяч *км*.

Брянск

Губплан разработал двухлетний план восстановления гужевых дорог, связанных с сахарной промышленностью.

В течение двух лет решено провести шоссе Лопандино-Комаричи и Комаричи — Козинские Дворы, замостить три километра на участке Лопандино—Рогольская Роща, построить новую грунтовую дорогу Лопандино - Выховский хутор.

Затраты на восстановительные работы в течение 1929 — 30 и 1930 — 31 годов определяются в 575 тыс. рублей.

Киев

Автодор открывает в этом году водную станцию совместно с госпароходством, преследуя цель дать горожанам дешевую, удобную и безопасную переправу мотолодками и катерами на пляж, Черторой и Слободку.

Для устройства переправы на правом берегу уже установлен и оборудуется под пристань корпус парохода „Надежда". На этой пристани будет находиться буфет, радио, врачебный кабинет, удобные каюты-раздевалки.

На пристани будут постоянно дежурить члены правления Автодора для всяких справок и записи желающих вступить в Автодор.

Ташкент

Ташкентское отделение Автодора организовало большой автомобильный пробег по маршруту Ташкент — Чимган — Ташкент — Каратай (350 *км*). В пробеге участвовало 11 машин, в том числе „АМО", „Рено", „Штейер", „Форд", „Фиат", „Додж" и т. д.

Блестящие результаты в пробеге показал советский автобус „АМО". Весь путь он проделал легко и без поломок. По пути участники для популяризации Автодора провели ряд летучих митингов.

Владикавказ

По инициативе политотдела N дивизии владикавказский Автодор в течение двух месяцев подготовил 46 опытных трактористов. Обучались тракторному делу почти исключительно батраки, выдвинутые ячейками частей. Усилился приток новых членов. Сейчас в гарнизоне до 2.000 автодоровцев.

Р. ТОДОРОВ

ВНИМАНИЕ ПОДВЕСНОМУ МОТОРУ!



В СТАТЬЕ „Мотор на воду!" (№ 10 „За Рулем") тов. Сушинин своевременно затрагивает вопрос о „моторизации" наших водных путей.

К сожалению, многие еще смотрят на моторную лодку, как на какой-то суррогат моторного спорта, недооценивая ее роль в наших условиях. С другой стороны, сравнительно небольшая популярность мото-водных сообщений (не только, как вида спорта!) об'ясняется отсутствием у нас налаженного производства маломощных лодочных моторов. Сильно тормозит дело и трудность получения специальных лодочных корпусов и их высокая стоимость. Совершенно прав, поэтому, тов. Сушинин, считая подвесной мотор основным типом лодочного двигателя, на котором нам следует остановить свое внимание. До сих пор моторы этого типа (иногда называемые ботмоторами), известны у нас мало и в специальной литературе сведений о них не имеется.

Среди основных достоинств подвесного мотора на первом месте стоит его дешевизна. По приблизительным подсчетам стоимость такого мотора при изготовлении его у нас приближается к стоимости велосипеда, а в отдельных случаях (зажигание от батареи) будет, вероятно, еще ниже.

Простота конструкции и небольшое количество деталей облегчают производство подвесных моторов на наших заводах, разрешивших несравненно более трудную задачу автостроения. Значительный интерес представляет здесь опыт учеников ФЗУ Ижорского завода, собственными силами построивших вполне годный для эксплоатации подвесной мотор типа „Эвинруд".

Другим положительным качеством ботмотора, как справедливо заметил т. Сушинин, является возможность приспособления его к любому типу лодки. Это делает излишним постройку специальных лодочных корпусов и позволяет „моторизировать" любую, имеющуюся под рукой лодку. Нечего и говорить, насколько эта специфическая особенность ботмотора будет способствовать проникновению его в самые глухие уголки Союза.

Эксплоатационные расходы при пользовании подвесным мотором крайне незначительны. Двухсильный мотор типа „Эвинруд" расходует в час 0,75—0,90 *л* горючего (смесь из 19 частей бензина и 1 части автола). Средняя скорость лодки с мотором в 2 лош. силы — 10 *км*, т.-е. 1 *км* пробега обходится в 2—2$^1/_2$ коп. При нормальной нагрузке лодки в 5—7 чел., стоимость 1 пассажиро-километра составляет $^1/_2$ коп.

Учитывая, что расходы на содержание (хранение и окраску) самой лодки не превышают нескольких рублей в год, выгода применения подвесного мотора становится очевидной.

Управление и уход за ботмотором, благодаря его конструкции, крайне несложны. Обращение с мотором типа „Эвинруд" облегчается еще тем, что мотор этот двухтактный, реверсивный и поэтому не имеет клапанного распределения; смазка же осуществляется путем подмешивания масла к горючему в количестве около $^1/_{20}$ об'ема последнего. Поломки и неисправности, по ряду отзывов, очень редки и, при надлежащем обращении, отказа в работе мотора почти не наблюдается.

Чтобы установить мотор или снять его, надо не больше 10—15 минут. Это допускает одновременное применение ботмотора и для стационарной работы. Для этого нужны только легкий шкив, надеваемый вместо винта, и ведро с водой для охлаждения. Как стационарный или полустационарный двигатель, ботмотор может применяться для обслуживания кинопередвижек, временных осветительных установок, для

зарядки аккумуляторов и питания небольших приемно-передающих радиостанций экспедиционного типа. Кроме того, он может приводить в движение масляные сепараторы, веялки, круговые пилы, центробежные помпы (для откачки воды), брандспойты, соломорезки и т. п.

Расход горючего при стационарном применении подвесного мотора выразится в сумме 1 р. 60 к.—1 р. 70 коп. за 8 часов непрерывной работы (1 час.—20 коп.).

Распространение ботмоторов сыграет значительную роль в развитии рабочего туризма и сделает доступным для большинства трудящихся посещение наиболее живописных уголков Союза. Самое широкое применение найдет ботмотор на рыбных промыслах, в работе экспедиций и изыскательных партий, а также на службе связи. Ботмоторы понесут идеи Автодора в места недоступные для автомобиля.

Вывод: если вопрос о постройке автозавода стоит на первом месте, то за ним должен стать вопрос о создании завода ботмоторов. 200 подвесных моторов, находящихся в числе выигрышей лотереи Автодора, дадут возможность судить о пригодности двигателей этого типа в условиях СССР.

Р. Тодоров

Ленинград

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Отвечая на запрос палаты общин, английский министр торговли Кенлиф-Листер сообщил, что из 3.340 млн. л (734.738 галлонов) бензина, ввезенного в Англию в 1928 г., 215 млн. с лишним или около $6^1/_2$% приходится на долю советского импорта.

Верх эстетизма. Английский журнал „Motor" сообщает о некоем „сумасшедшем французском графе", который в качестве горючего для своего автомобиля употребляет одеколон, потому что владельцу, видите ли, хочется, „чтобы и отработанные газы хорошо пахли".

В Лондоне поступила в прокат кино-лента, демонстрирующая пробег Сигрейва на Дэйтонском берегу (см. предыдущ. номера „За Рулем"). Большая часть фильмы снята с низко летавшего аэроплана, а некоторые кадры засняты автоматическими киноаппаратами, которые были закопаны в песок трэка.

Авто - мотоциклетный фонд Китая по последним данным, собранным американским генеральным консулом в Шанхае, составляет 32 тыс. автомобилей (в том числе 19 тыс. зарегистрированных легковых автомашин, 8 тыс. грузовиков, 5 тыс. военных автомобилей) и 1.908 мотоциклов. Из отдельных городов на первом месте стоит Шанхай (7.500 легковых машин), Тянь-Цзин (3.900), Харбин (1.708). Столица Нанкин стоит на седьмом месте, в ней 715 автомобилей.

Борьба продолжается. После неудачных попыток Форда договориться с греческим правительством о постройке автофабрики в Афинах, „Генеральная Компания Моторов" пытается захватить этот новый рынок. Представитель компании добивается разрешения на устройство монтажного завода в Салониках с правом льготных условий по продаже машин и вывозу их на рынки Ближнего Востока.

Форд и Бренабор. В германской печати появляются сведения о желании Форда купить одну из крупнейших в Германии автомобильных фирм — „Бренабор".

Дороги в Испании. Испанское правительство ассигновало 10 млн. пезет на постройку в текущем году новых дорог. Затраты эти предприняты правительством с тем, чтобы привлечь иностранных туристов, приток которых за последнее время сильно ослабел.

Об'единение Северо-Американской автомобильной и каучуковой промышленности. После соглашения Форда с Фаерстоном („каучуковый король") и „Генеральной Компании Моторов" с „Сев.-Американским каучуковым обществом", автомобильный концерн „Крейслер" (Крейслер, Плимут, Де Сото, Додж и Фарго) подписал генеральное соглашение с каучуковым о-вом „Фиск". Все машины концерна будут обуты в резину „Фиск".

Форд перебирается из Триеста в Стамбул. Турецкое правительство предоставило Форду право беспошлинного ввоза материалов и станков в специально отведенную для его автомобильных, тракторных и аэропланных заводов гавань в Стамбуле. В связи с этим Форд закрывает свои заводы в Триесте.

Крейслер в Германии. Третий по величине американский автомобильный концерн „Крейслер" на ряду с Фордом и „Генеральной Компанией Моторов" ведет наступление на германский рынок. Общество „Германский Крейслер" — предприятие дочери „Американского Крейслера" — значительно увеличило свой основной капитал и намечает большое увеличение продукции.

Автомобилисты со школьной скамьи. В целом ряде американских школ вводится обязательный курс автомобилизма. Кроме теоретических и практических экзаменов ученики обязаны написать сочинение на тему: „Какими качествами должен располагать шофер, чтобы безукоризненно управлять автомобилем?".

Новая нагрузка для святых. Фашистская Италия, продолжая заигрывать с папой, установила... шефство „Святой Франциски" над автомобилистами. Собрав несколько сот автомобилей перед Колизеем, прокуратор бенедиктинцев от имени святой окропил собравшихся водичкой.

Неожиданное применение автомобиля. Китайские монахи, по примеру их предприимчивых европейских коллег, поставили маленький храм на авто для широкого об'езда своих приходов

Автомобильное масло и качество бумажных денег. Американское правительство в настоящее время постепенно изымает из оборота всю массу старых бумажных денег на сумму 4 миллиарда долларов, заменяя старые бумажки новыми. Главная причина этого заключается в том, что 27 млн. владельцев автомобилей ежедневно измазывают бумажные деньги маслом, бензином и грязью от машин.

Продукция автобусных и грузовых машин в Германии в 1928 году перевалила за миллиард марок. Выпуск мощных машин в Германии достиг в 1928 году рекордной цифры — 290.200 единиц против 209.412 в 1927 году. Небывалый рост показали и маломощные машины—55 тыс. единиц в 1928 году (на 370% больше, чем в 1927 году).

Рационализация автопромышленности дала повышение производительности на 90% против 1925 года. Все производство охватывает 67 фабрик, из них 27 фабрик выпускают только автобусы, 22 — грузовые машины 18 — маломощные машины

Одновременно с ростом выпуска автомашин отмечается также разнообразие их типов.

Из 27 фабрик, выпускающих автобусы, только 8 изготовляют автобусы одного типа, остальные дают от 5 до 1 различных типов машин.

Н. БЕЛЯЕВ

ЗАПИСНАЯ КНИЖКА АВТОДОРОВЦА

1—15 июня 1929 года

Асфальт или булыжник



Основным типом уличного покрытия в Москве все еще остается варварская, булыжная мостовая...

В МОСКВЕ летний сезон в разгаре. На улицах духота, столбы песка, чудовищная пыль.

Начался дорожный сезон. Кое-где заклубились асфальтовые котлы, и в разных местах города видна развороченная мостовая. Коммунальное хозяйство столицы обещает в этом году значительно усилить строительство мостовых, в частности увеличить площадь асфальта (по плану на 100 тыс. *кв. м*).

Мы приветствуем благой поворот МКХ в сторону асфальтового строительства, но большого восторга не выражаем. Если планы будут выполнены даже на все 100%, то и тогда основным типом московских мостовых останется все та же варварская, пыльная булыжная мостовая.

Летом прошлого года „Вечерняя Москва" подняла оживленную кампанию за переустройство булыжных мостовых и за решительное расширение площади асфальта. Кампания эта встретила широчайший отклик трудящихся столицы. Ряд хозяйственников под напором общественного мнения дали обещание, что в следующем строительном сезоне наступит коренной перелом в строительстве московских мостовых.

Мы констатируем, что никакого перелома сейчас нет. Некоторое увеличение строительства мостовых является совершенно естественным расширением деятельности Моссовета и могло наступить без всякого вмешательства общественных организаций.

В период дискуссии о мостовых было выдвинуто предложение, чтобы государственные, кооперативные и общественные организации субсидировали постройку усовершенствованных мостовых на участках, непосредственно прилегающих к их владениям.

Предложение это было встречено сочувственно, но скоро забыто. Мы считаем необходимым вновь и самым решительным образом поднять этот вопрос. Мы отдаем себе ясный отчет, что при самом большом желании МКХ, оно не в состоянии из-за отсутствия средств в короткий срок видоизменить и улучшить все мостовые Москвы. Необходимы новые организационные формы участия всех заинтересованных в этом деле учреждений, помимо МКХ.

Шум, духота и пыль, проникающие через раскрытые окна учреждений, резко понижают работоспособность сотрудников. Экономия в транспорте, износе шин, увеличение нагрузки на экипажи—в самый короткий срок окупят все затраты. Громадные учреждения, занимающие обширные дома в 5-6 этажей, охотно отпустили бы сравнительно небольшую сумму денег, чтобы участки мостовой против их домов превратить из булыжных в асфальтовые.

Уже сейчас в Москве на некоторых улицах против ряда крупных домов можно найти крохотные асфальтовые оазисы среди булыжной пустыни. В дореволюционное время московские домовладельцы, очевидно, считали возможным заботиться об участке мостовой против своего дома наравне с тротуаром.

Мы уверены, что в 50 случаях из ста учреждения охотно отпустили бы средства на перестройку мостовой, прилегающей к их домовладениям, но не делают этого из-за отсутствия соответствующего постановления.

„Известия АОМГИК" ежегодно печатают приказ Моссовета о суммах, которые учреждения должны предусмотреть в своих сметах на содержание мостовой, прилегающей к их владениям. Эти суммы весьма малы (от 30 коп. до 1 руб. 70 коп. за 1 *кв. м*) и в бюджете учреждений просто незаметны. Мы считали бы необходимым издание общереспубликанского закона, по которому учреждения и предприятия привлекались бы к участию в расходах не только **на содержание** мостовой, прилегающей к их владениям, но и **к постройке** усовершенствованных типов мостовых.

Мы вызываем „Вечернюю Москву" вновь с тем же жаром и пылом поднять кампанию за издание такого закона и за улучшение московских мостовых. Мы вызываем также и всю советскую печать помочь делу скорейшего переоборудования варварских мостовых наших городов в проезжие, беспыльные и бесшумные улицы.

МНОГОЭТАЖНЫЕ ГАРАЖИ

5-этажный гараж для 450 машин в Бостоне, выстроенный для помещения машин, владельцы которых делают закупки в магазинах

В условиях движения современного большого города постройка многоэтажных гаражей из теоретического вопроса превращается в остро стоящую деловую необходимость. В Германии, например, насчитывается свыше миллиона автолюбителей и число их непрерывно возрастает, поэтому недостаток гаражей ощущается очень сильно.

Берлинскому владельцу автомобиля приходится платить в среднем 80 марок в месяц за помещение для машины. Плата эта очень высока. Вызвана она тем, что в городах распространены требующие большой площади одноэтажные гаражи; недостаток места сильно повышает стоимость гаража.

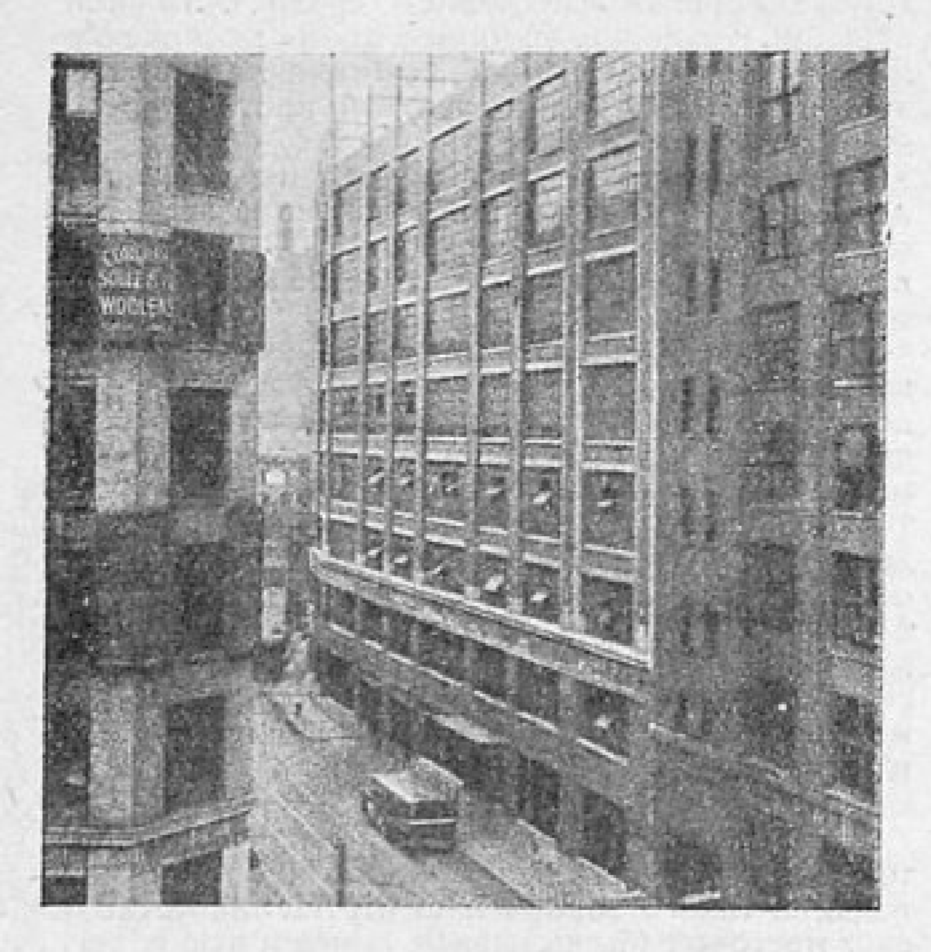
Тут возникает серьезное затруднение. При планировке большинства европейских городов необходимость постройки большого количества гаражей еще не предусматривалась. В то же время гаражи эти, обслуживающие все растущее автодвижение, должны быть созданы в пределах города. Задача постройки достаточного количества гаражей должна быть разрешена в вертикальном направлении — современный гараж может быть только многоэтажным.

Кроме внешнего и архитектурного оформления такой гараж требует особого внутреннего технического оборудования, строго рассчитанного и безукоризненного в отношении безопасности.

Гаражей „идеального“ типа нет. По большей части внешний вид и оборудование их зависят от величины и доходности предприятия.

На Западе считается очень удобной комбинация гаража с отелем, в особенности для частных автовладельцев. Постройка гаражей на вокзалах, у остановок подземных дорог, на перекрестках — удобна и выгодна как для частного, так и для городского автодвижения.

В многоэтажном гараже главная задача заключается в том, как ввести в него машины. Выбор представляется между гаражем с



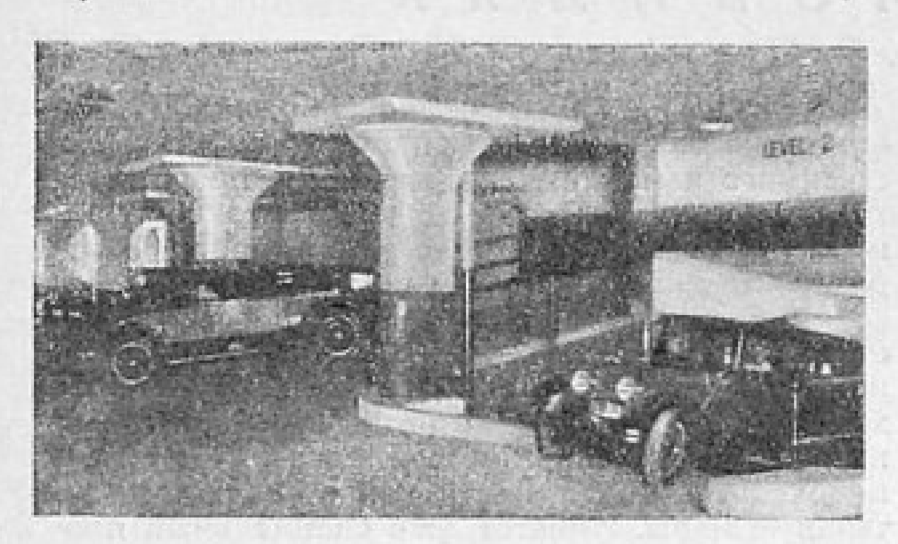
Отельный гараж в Буффало. Вместимость— 600 машин. Транспорт машин внутри гаража производится по двойным платформам

наклонными платформами, на которые машина может в'езжать сама, и под'емным краном.

Во избежание несчастных случаев и заминок в начале и конце делового дня платформы требуют чрезвычайно большого места и очень внимательного и тщательного расчета. Снабжаются они движущимися мостками; у помещения, предназначенного для машины мостки слегка наклоняются и машина легко скатывается.

В Америке число многоэтажных гаражей велико, но они не покрывают всего спроса и нужда в них очень остра. Типовая форма для постройки и оборудования гаражей еще не найдена. Исключительно разнообразные по конструкции, они помещаются на главных артериях города; гиганты на 1-2 тысячи машин не являются редкостью. Нередки под'емные платформы на протяжении 12 этажей. Интересно, что по гаражестроению Нью-Иорк сильно отстал от других центров С.-А. С. Ш.— там ясней ощущают необходимость многоэтажных гаражей.

Гаражи, обслуживающие одновременно частных владельцев и городское движение, встречаются в Америке довольно часто. Управление трамваями в Филадельфии построило на своих станциях гаражи, которые предназначены для автомобилей пассажиров, прибывающих из предместий и затем едущих по городу трамваем. В Бостоне торговые предприятия, рискующие потерять покупателей из-за затора в уличном движении, предоставляют своим покупателям гаражи, а также места в омнибусах или вагонах трамвая, останавливающихся у самого предприятия.



Внутренний вид механизированного многоэтажного гаража в Цинцинати вместимостью на 350 машин

В Париже также не мало многоэтажных гаражей с платформами, занимающими 9 этажей. Преимущественной формой гаража там является помещение в виде обширного зала. Однако, строящиеся и новые гаражи имеют отдельные помещения для каждой машины. Все же по техническому оборудованию они отстали от американских. Германия, и в частности Берлин, насчитывает очень незначительное количество многоэтажных гаражей. Причина этого заключается в недостатке средств. Первый десятиэтажный гараж с платформами будет выстроен на вокзале во Франкфурте-на-Майне.

Во Франкфуртском проекте гараж имеет 2 подземных этажа и 8 надземных. Гараж будет связан со всеми отелями города, которые могут помещать в нем машины своих клиентов. Вместимость его — 500 машин. Строящийся в Праге Бонди-гараж интересен тем, что представляет собой комбинацию гаража с отелем. В 11 этажах, снабженных платформами и под'емными кранами, кроме гаражных помещений расположено помещение отеля.



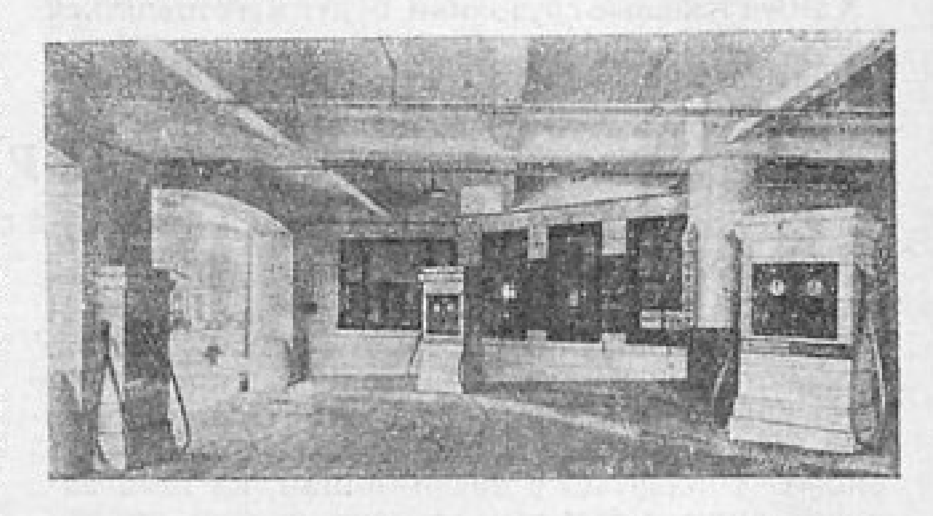
„Золотая лютня" — первый немецкий многоэтажный гараж — имеет 380 помещений для машин („боксов"), 20 номеров гостиницы, ремонтные мастерские, выставочный зал и т. д.

На ряду с мастерскими и выставочным залом имеются концертный и теннисный залы, а также сад и ресторан на крыше. Закладка и постройка гаража обошлась в $1^1/_2$ млн. долларов. Гараж этот будет автомобильным центром Праги.

Одним из первых многоэтажных гаражей в Германии по времени постройки является „Золотая лютня" в Лейпциге.

Вопрос о многоэтажных гаражах в СССР в связи с ничтожным количеством имевшихся автомашин до сих пор не стоял вовсе. Но грандиозный темп автостроения заставляет нас сейчас же заняться гаражной проблемой.

В этих условиях достижения западной техники в гаражном строительстве, в частности в постройке многоэтажных гаражей, должны быть нами учтены.



В'езд в 6-этажный гараж в Нью-Иорке на 500 машин



ДЕЛЕГАТЫ 5 С'ЕЗДА СОВЕТОВ о ДОРОГАХ и АВТОМОБИЛЯХ

Специального доклада о дорожном и автомобильном строительстве на С'езде Советов, как известно, не делалось. Однако, этот вопрос не остался без обсуждения его хозяевами страны — делегатами с'езда. Представители НКПС и Совета Автодора встретились 27 мая в Бетховенском зале Большого театра с 30 делегатами с'езда для обсуждения всех вопросов автомобильного и дорожного дела.

ОБ АВТОМОБИЛЯХ

Выступление В. В. Осинского

Остановившись на нашей потребности в автомашинах, нашей отсталости и наших возможностях для развития автостроения, т. Осинский говорит, что победить эту отсталость в ближайшие пять лет полностью мы не сможем. Наша программа, которая сейчас намечена по автотранспорту, в итоге мала. К 1932—33 году мы будем иметь около 300 тысяч машин.

Что же принято по автостроению? Мы приступаем к постройке автомобильного завода в Нижнем-Новгороде с выпуском 100 тысяч машин в год. Сборка начнется уже в 1930 году специальной сборочной мастерской, которая будет оборудована для этой цели.

Нижегородский завод будет производить легкие грузовики. Московский завод „АМО" предположено переоборудовать для увеличения его мощности по производству автомобилей тяжелого типа до 25 тысяч машин в год.

Самые тяжелые грузовики будут изготовляться на третьем заводе, который предполагается строить в Ярославле, хотя место постройки его еще окончательно не определено.

Затем тов. В. В. Осинский обратил особое внимание делегатов на необходимость существенного изменения положения нашего автотранспорта в смысле снабжения его горючим и по обложению его налогами. Особо безобразно положение с ценой на горючее.

— Акциз на бензин на 100% выше стоимости самого бензина, крайне дорога перевозка бензина, резина в три раза дороже, чем за границей, Наркомфин приравнял автомобили к предметам роскоши и т. д. В этом отношении необходимо предпринять какие-нибудь решительные меры. Имеется уже специальный проект постановления о соответствующем понижении акциза. Мы проектируем регистрационные сборы на машину в 10 рублей в год с повышением для некоторых машин до 40 рублей. Решено организовать комитет содействия автотранспорту при Совете Труда и Обороны.

При успешном проведении намеченных мероприятий мы уже в будущем году будем иметь несомненный перелом в положении автотранспорта.

О ДОРОГАХ

Выступление нач. Цудортранса С. В. Якимова

Новый дорожный закон,— говорит т. Якимов,— кладет весьма резкую грань между прежней системой управления дорожным делом и новой, при которой основной источник управления дорожным хозяйством находится в руках окружных исполкомов. Окружной дорожный центр сможет справиться с возложенной на него задачей лишь в том случае, если к этой работе будут привлечены в достаточном количестве десятники и техники.

Как известно, дорожный закон предусматривает трудовое участие населения в дорожном строительстве в течение шести дней в году. Главное внимание поэтому должно быть обращено на то, чтобы суметь рационально использовать труд многомиллионного крестьянства в дорожном строительстве.

Мы в центре, — заявляет С. В. Якимов, — не имеем всех данных, чтобы указать, как этот труд использовать. Здесь нужна помощь мест,

нужно, чтобы местные работники умело и толково раз'яснили крестьянству, что хорошо налаженные дороги имеют огромное значение для развития крестьянского хозяйства.

К сожалению, приходится констатировать, что наш дорожный бюджет очень ограничен. В 1927/28 году по всем бюджетам было ассигновано на дорожное строительство 107 млн. рублей. При нашей колоссальной территории и отсталости в дорожном строительстве мы многого на эти 107 млн. сделать не смогли.

В данное время прорабатывается закон об участии в дорожном строительстве промышленно-торговых и транспортных организаций. В том случае, когда в дорожном строительстве будут дружно участвовать промышленность, торговля, кооперация и все сельское население, мы быстро продвинемся к нашей цели.

ВЫСТУПЛЕНИЯ ДЕЛЕГАТОВ С'ЕЗДА

Нужно дополнить лозунг!

Тов. **Филатов**, — Ленинградск. обл.

Лозунг Автодора — „автомобиль — трудящимся“,—говорит тов. Филатов,— не совсем полон. Мы не видим сдвига в улучшении наших дорог, а это может затормозить развитие автостроительства. Лозунг нашего общества поэтому нужно дополнить: „автомобиль и хорошие дороги — трудящимся“.

Автодор за прошедшие полтора года себя еще недостаточно популяризировал. Общественная работа Автодора совершенно не проникла в крестьянские слои населения. Мы пытаемся популяризировать Автодор в деревне, создаем ячейки, но успех этого дела тормозится отсутствием средств. В прошлом году мы провели работы в порядке самообложения, в которых участвовало 120 тыс. крестьян из 150.

Больше руководства!

Тов. **Даниленко** — делегат Харьковщины

Население Харьковщины, занимающееся почти исключительно садоводством, огородничеством и молочным хозяйством, сочувственно относится к вопросам дорожного строительства. Продукция этого хозяйства требует быстрого подвоза ее к потребителю и нуждается в хороших дорогах. Работы по самообложению, проведенные в прошлом году, были весьма успешны.

Однако, это дело требует руководства центра, так как на местах нет достаточной организованности и четкости в работе, а порою имеет место и бюрократическое отношение со стороны окружных органов.

Автодор должен дойти до низов

Тов. **Гузарев**, — Калужская губерния

В выполнении пятилетнего плана Автодор должен сыграть большую роль. Мы должны заострить внимание на подготовке дорог для автомобилей: нужен соответствующий штат техников, мы должны привлечь трудовое крестьянство, иметь руководителей-специалистов, которые могли бы использовать и применить крестьянскую силу в дорожном деле.

Активизировать работу Автодора!

Тов. **Кондратьев** — делегат Ленинграда

Мы взяли на себя очень много дорог,—заявляет тов. Кондратьев, — набрали и районные, и волостные дороги и т. п., и получилось то, что сами не справляемся и другим не отдаем.

Крестьянство должно самостоятельно вырабатывать планы работ в порядке важности дорог, оставляя за государством лишь техническое руководство. Что касается работы Автодора, то мне кажется, что эту работу нужно активизировать в большей мере, чем это было до сих пор. Если мы не будем выяснять пользу и влияние Автодора на дорожное строительство, то отпадет всякое желание работать в нем.

Декрет есть, а инструкций не было

Тов. **Иванов**, — Великолуцкий округ

Новый декрет о дорожном строительстве несколько опоздал, т.-е, вернее, опоздали инструкции. Как известно, НКПС и другим наркоматам было поручено разработать инструкцию о применении этого закона на местах. Однако, этой инструкции до сих пор еще нет, между тем она должна была быть еще зимой, когда проводился целый ряд подготовительных работ.

Неправильно понимался вопрос об использовании 6 дней трудовой повинности. Не было известно, какая норма должна быть выработана в течение этих шести дней, и вообще в этом году декрет был использован не в полной мере.

Где взять специалистов?

Тов. **Лукин**, — Сибирь

В нашей работе,— заявляет тов. Лукин, — мы упираемся в отсутствие специалистов. Мы вынуждены производить наши работы при помощи низко квалифицированных техников, или вовсе без них. Получается безобразное положение, когда за счет самообложения мы строим мосты которые быстро разрушаются, так как некому предварительно произвести соответствующие изыскания.

На ряду с дорожным строительством мы должны не меньшее внимание уделить автостроительству. Лозунг „автомобиль — трудящимся“ еще не проведен в жизнь. Стоимость автомашины отдаляет от нас осуществление этого лозунга, поэтому самое серьезное внимание надо обратить на удешевление стоимости автомобиля.

* * *

Кроме названных делегатов, по вопросам дорожного и автомобильного строительства высказались также и другие участники этого совещания. Эти товарищи также сделали замечания о необходимости более организованного подхода к использованию трудовой дорожной повинности крестьянства, о необходимости лучшего и большего руководства дорожными работами, о лучшем финансировании этих работ и т. д.

Председатель совещания т. Ю. Рудый заявил делегатам, что обмен мнений на этом совещании будет учтен НКПС и Автодором при проработке пятилетнего плана и при выработке директив, которые будут даваться на места.

А. Зл.

МОСКОВСКИЕ МОСТОВЫЕ



...Любопытно поглядеть как работает невиданная американская дорожная машина на московской мостовой

Фото С. Фридлянда

ДИКОВИНА

У СУХАРЕВКИ, на б. Мещанской улице, милиционеру беспокойство. Красный, потный, упарившийся, он мечется по трамвайной линии из стороны в сторону и надсадно орет:

— Ку-да! Ку-уда!

То и дело трещит свисток.

— Нельзя! Нельзя, вам говорят! Граждане! Чорт, а не народ! Назза-ад! Эй! Эй! Сознательные вы, или как?..

— Дон-дон-дон-дон!

Это трамвай.

Он не может пройти. Народ сгрудился на линии и плохо подается назад.

— Граждане! — кричит кондуктор, высовываясь из трамвая.

Но с лица сейчас же сбегает суровость,— кондуктор сам загляделся на диковину и доволен, что трамвай остановился.

* * *

Между тротуаром и трамвайной линией канатом оцеплено место. Это площадь, которую надо залить цементом и асфальтом,— шириной в 5 и длиной в 1.000 *м*.

На тротуаре цементные бочки, горы битого кирпича и песку, доски, фанера, лопаты, тачки. Целый завод. А посредине разрытой площади работает „Рекс-Павер".

Это автоматическая бетоно-мешалка и похожа она на открытый паровоз. Спереди на землю опускается громадная, во всю полосу дороги, похожая на совок, железная челюсть, называется она — шуфель.

Сюда рабочие гонят на тачках материал — битый кирпич, песок, цемент. Все это сваливается на железную челюсть в такой пропорции: цемента — одна бочка, кирпича—4—6 тачек и песку — 4—6 тачек. Такая порция содержит в себе более кубического метра (2 *т*).

Машинист дает физкультурным свистком сигнал.

— Береги-ись!

Включает рычаг. Машина, напрягаясь, натягивает стальные канаты и оглушительно вопит. Челюсть вскидывается кверху и становится прямо.

— Ай! — кричат из трамвая.— Смотрите!

Весь материал проглатывается в чрево машины и через коническое горло высыпается в барабан.

Свисток машиниста.

— Береги-ись! Береги-ись!

И челюсть шумно опускается на землю, ждет новой порции.

Барабан завертелся — в нем перемешивается поступивший материал и вода, которая автоматически подается из верхнего бака в нужной пропорции.

Через 8 минут барабан подает смесь в другой конец машины и там, уже перемешанная, мокрая смесь через люк льется в большой железный ковш. Он наполняется автоматически, люк в нужный момент сам закрывается и не дает больше 2 *т*.

Ковш подвешен на рельсе. Она похожа на длинную, безглавую шею и, как живая, двигается во все стороны, опускается и подни-

мается. По ней бегает ковш, разбрасывая через нижний люк по нужным участкам дороги смесь и снова возвращаясь к барабану за следующей порцией.

Рассыпанный материал разравнивается лопатами и утрамбовывается пневматическими железными трамбовками. К ним от компрессора по трубкам поступает сжатый воздух. Рабочий только держит на весу и направляет трамбовку, а она щелкает, как моторка, часто пляшет и шляпкой утрамбовывает густую массу, уравнивая ее. Потом посыпают песком, поливают водой из леек. А когда этот участок дороги выравнен, его покрывают рогожами, поливают водой из шлангов, и дорога зацементирована. Можно накладывать асфальт.

* * *

Что дает нам эта машина?

Одна механическая лопата, трамбовка, лом, делает в 7—8 раз больше одного человека. В день машина делает дорогу 5 *м* в ширину и 40 в длину. Людей работает 20—30 человек. Если бы это делать вручную, потребовалось бы 100 человек; но машина может сделать еще больше работы при меньшем, чем сейчас количестве людей.

Дело в том, что вследствие новизны дела есть технические „неувязки". Например, дорогу собирались ремонтировать вручную. В соответствии с этим и материал на дороге располагался по иному, т.-е., как всегда, кирпич, песок и пр. складывались в кучу. Между тем, при машинной работе это не годится. Здесь материал надо располагать лентой с таким расчетом, чтобы он убывал с места вместе с уходом машины. Рабочие не должны бегать вперед или назад, как это делается сейчас. Материал должен поступать равномерно, аккуратно и беспрерывно. Сейчас же все время простои.

При нормальной работе машина дает за день больше 100 подач (каждая 2 *т*). А теперь дает их только 84.

Затем машина может еще больше увеличить выработку площади благодаря особому приспособлению, которое называется финишер. Он сам разравнивает смесь, разглаживает ее металлическим утюгом и шлифует.

При финишере людей требуется еще меньше, — человек 20.

Если же всю эту работу с финишером перевести на ручную, то вместо 20 потребуется 150—200 человек.

Эти, самые грубые подсчеты, наглядно свидетельствуют о выгодности американской машины.

... Машина выписана из Америки в прошлом году, но работать начала только с 20 мая,— до сих пор не могли приспособить ее. Теперь, после пробы, МКХ выписывает еще две машины. С будущего года они начнут работать.

Стоит такая машина — 23 тысячи рублей.

Мих. Досов



...Рабочий держит механическую трамбовку на весу, она силой сжатого воздуха утрамбовывает густую массу. Слева—рабочий с ручной трамбовкой

Фото С. Фридлянда

ЧТО БУДЕТ СДЕЛАНО

К НАЧАЛУ строительного сезона этого года на 2.484 проездах Москвы имеются следующие виды покрытий мостовой: булыжником — 11 млн. *кв. м*; асфальтом, брусчаткой, клейнпфлястером и пр. усовершенствованными видами — 313 тыс. *кв. м*; щебеночного шоссе 186 тыс. *кв. м*—всего $11^1/_2$ млн. *кв. м*. Почти такая же площадь, преимущественно окраинных проездов, вовсе не имеет покрытия.

Эти цифры еще долгие годы будут напоминать трудящемуся населению Москвы о нашей технической отсталости.

Мы имеем в эксплоатации более 11 млн. *кв. м* булыжных мостовых и при ремонте их вынуждены оперировать различными строительными материалами, а в том числе и песком. Пыль является неизбежным следствием его применения. Пыльности московских мостовых способствуют и вовсе незамощенные проезды.

Но и в самой технике дорожного строительства на улицах Москвы у нас далеко не все благополучно. Совершенно прав автор заметки в журнале „За Рулем" — „Долой пыль и песок из человеческих легких",— ставя вопрос об отказе от применяемого теперь способа засыпки песком швов брусчатой мостовой и замены его заливкой какой-либо связывающей жидкостью.

В этом строительном сезоне МКХ сделает первый опыт перехода к заливке швов между брусками гранитной мостовой нефтяным битумом. В этом году будет также осуществлен решительный переход от булыжника к асфальту и брусчатке в большом масштабе.

Планом работ дорожного строительства в наступающем сезоне намечена к осуществлению замена 200 тыс. *кв. м* булыжной мостовой. Брусчатки будет сделано 70 тыс *кв. м*, клейнпфлястера—20 тыс. *кв. м*, брюккенштейна—8 тыс. *кв. м*, литого асфальта—57 тыс *кв. м*, асфальто-бетона —35 тыс. *кв м*.

Новые работы по замощению булыжником намечены в размере 85 тыс. *кв. м* Для этих

работ будет использован камень, снимаемый с булыжной мостовой при замене ее усовершенствованной.

До самого последнего времени в дорожные работы Москвы почти не проникали достижения западной дорожной техники.

Только с прошлого строительного сезона на улицах Москвы начинают появляться первые моторы-катки для шоссейных работ, механический котел для асфальта и производятся опыты с асфальто-бетоном.

Этот строительный сезон МКХ встречает вооруженный значительным количеством механического оборудования для выполнения своей программы.

Из Америки прибыл и устанавливается на специально оборудуемую базу американский смеситель для асфальто-бетона. Для устройства бетонного основания под верхнюю одежду мостовой получена и впервые в Москве уже применяется американская машина „Рекс Павер", работающая теперь и в Ленинграде. Получены компрессорные установки для трамбования мостовой. В работу будут пущены 5 моторных катков для шоссейных работ и для работ по укатке асфальто-бетона.

Для утилизации на месте работ снятого с булыжной мостовой бракованного камня и для переработки его в щебень будут работать в Москве десять передвижных камнедробильных установок.

База для производства асфальто-бетонной массы оборудуется стационарной камнедробильной установкой, под'ездными путями, гаражами для хранения дорожных машин, ремонтной мастерской и конвейерами для подачи материалов к машинам.

Широкое применение на работах по устройству бетонных оснований под мостовые получат передвижные бетоньерки.

К сожалению, по техническим причинам, МКХ не смогло к наступающему строительному сезону изготовить механические котлы для варки литого асфальта. В работе будет пока участвовать лишь одна имеющаяся установка.

Для наблюдений за работой различных покрытий мостовой в одинаковых условиях службы приступлено к устройству специального опытного участка.

Инж. Н. Калмыков

УНИВЕРСАЛЬНАЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ МАШИНА

В ГЕРМАНИИ сконструирована новая дорожно-строительная машина, которая изготовляет как нижние, так и верхние строения пути.

Эта машина состоит из системы металлических трамбовок (молотков), которые приподнимаются особым механизмом и, достигнув известной высоты, падают вниз из-за собственной тяжести. Трамбовки могут падать и производить удары попеременно или все сразу. Нижний профиль трамбовок (которые могут меняться) соответствует поперечному профилю дорожной одежды. Машина передвигается по рельсам, временно уложенным по бокам строящейся дороги, так что линия ударов трамбовок остается всегда на одной и той же высоте.

Универсальная дорожная машина на работе

В вертикальном направлении трамбовки могут переставляться на разную высоту (в пределах 15 *см*) и ими можно обрабатывать как нижние, так и верхние строения пути.

При сооружении нижнего строения машина может быть применена для уплотнения песчаного слоя или для утрамбовки каменной (булыжной) кладки (мостовой). В верхнем строении машина может быть использована как при устройстве асфальтовой, так и битуминозной бетонной и каменной (булыжной или брусчатой) одежды.

При устройстве мостовой из вальцованного асфальта от обработки обыкновенными вальцами получается несколько волнообразная поверхность. Новая же универсальная машина дает поверхность совершенно гладкую. Для обработки дорог горячими битумами трамбовки машины поддерживаются (при помощи газовых горелок) в нагретом состоянии, при чем температура молотков регулируется.

Постройка нижнего и верхнего строения пути может итти одновременно при помощи двух следующих друг за другом универсальных машин.

К машине, обрабатывающей верхний покров, может быть присоединен на буксире ряд вальцев, установленных под разными углами, соответственно профилю дороги. Таким образом, укатка всей ширины дорожной одежды производится одновременно. Так как укатке предшествует основательная машинная трамбовка, то волнообразная поверхность дороги уже не имеет места.

Л. В.

СНИМКИ на ФОТОКОНКУРС ПОСЫЛАЙТЕ ЗАБЛАГОВРЕМЕННО!

АВТОМОБИЛИ, МОТОЦИКЛЫ, ТРАКТОРЫ, ВЕЛОСИПЕДЫ

Итоги и планы

НА ПЯТОМ Всесоюзном С'езде Советов тов. А. И. Рыков указал, что перед советской страной стоит огромная задача по строительству машин для промышленности и транспорта. В ближайшее пятилетие мы должны произвести машиностроительной продукции на сумму 4.600 млн. рублей.

В последнее время мы имеем ряд важнейших совещаний и постановлений планирующих и хозяйственных органов по вопросам производства механических средств транспорта.

Начнем с вопросов **автомобилестроения**. Специальная междуведомственная комиссия при Госплане СССР определила потребность в автомашинах на ближайшее пятилетие в размере не менее 450 тысяч — (100 тысяч легковых и 350 тыс. грузовых). Способам удовлетворения этой потребности было посвящено одно из последних заседаний Президиума ВСНХ СССР, обсуждавшего вопросы автомобилизации Союза. Президиум установил, что за пятилетие 1929—33 гг. наша промышленность сможет выпустить лишь около 260 тыс. машин при условии постройки новых автозаводов и решительной реконструкции заводов существующих. Перспективы этого огромного автостроительства к началу июня представляются в следующем виде.

Автомобильный „именинник" — проектируемый завод в Нижнем-Новгороде — получил от ВСНХ основные принципы по организации своего производства. Московское отделение Гипромеза выдвинуло предложение, по которому в самом Нижнем будут собираться 50 тыс. машин — 30 тыс. легковых и 20 тыс. грузовых. Остальные же 50 тыс. машин из частей завода будут собираться в специальных филиалах завода (ориентировочно на Юге и на Урале). Вся первичная сборка отдельных агрегатов (моторов, коробки скоростей и пр.) должна производиться в Нижнем. На месте сборки в филиалах будут использованы местные материалы, особенно лес для кузовов.

Правда, организация двух таких вспомогательных сборочных заводов несколько повысит общую стоимость нового автозавода, но преимущества сборки машин непосредственно в районах их потребления безусловно должны оправдать увеличение затрат. По предложению В. В. Куйбышева Президиум ВСНХ СССР утвердил постройку завода в Нижнем на 50 тыс. машин и организацию двух сборочных филиалов для 50 тыс. грузовых машин. Гипромез в двухнедельный срок должен дать свои соображения о районах, где оба сборочные завода должны быть построены.

На основном заводе в Нижнем будет сразу же установлен 7-часовой рабочий день, а оплата труда для рабочих высокой квалификации, вследствие поточного характера производства, будет несколько повышена по сравнению с средней зарплатой в районе.

На втором месте — „АМО". Московский завод, расширенный по размерам и освеженный приемами новейшей американской автомобильной техники, должен выпускать по утвержденному Президиумом ВСНХ плану к концу пятилетки до 50 тыс. машин. В помещаемой вначале этого номера статье председателя Автотреста тов. Сорокина читатели найдут некоторые сведения о том, как предполагается эту реорганизацию провести. В 1929—30 году „АМО" утроит свой выпуск, дав грузовики прежнего типа и типа „Автокар".

С 1930—31 года он будет выпускать только продукцию типа „Автокар". При этом стоимость машины будет значительно снижена.

Одновременно с расширением „АМО" должен быть значительно расширен и Ярославский завод, который к концу пятилетия будет выпускать 10 тысяч тяжелых грузовиков.

Президиум ВСНХ СССР нашел необходимым довести в дальнейшем производство Ярославского завода до 20 тыс. машин в год или организовать аналогичное производство в размере 10 тыс. грузовиков в Ленинграде.

Уже в текущем 1929—30 году Ярославский завод должен утроить свое производство.

Наконец, на заводе „Спартак" должно быть сосредоточено производство машин „НАМИ". К концу пятилетия выпуск этих машин предположено довести до 10 тыс. штук в год. Сейчас, однако, производство машин „НАМИ" решено оставить в прежних размерах до внесения в конструкцию машины некоторых изменений и улучшений.

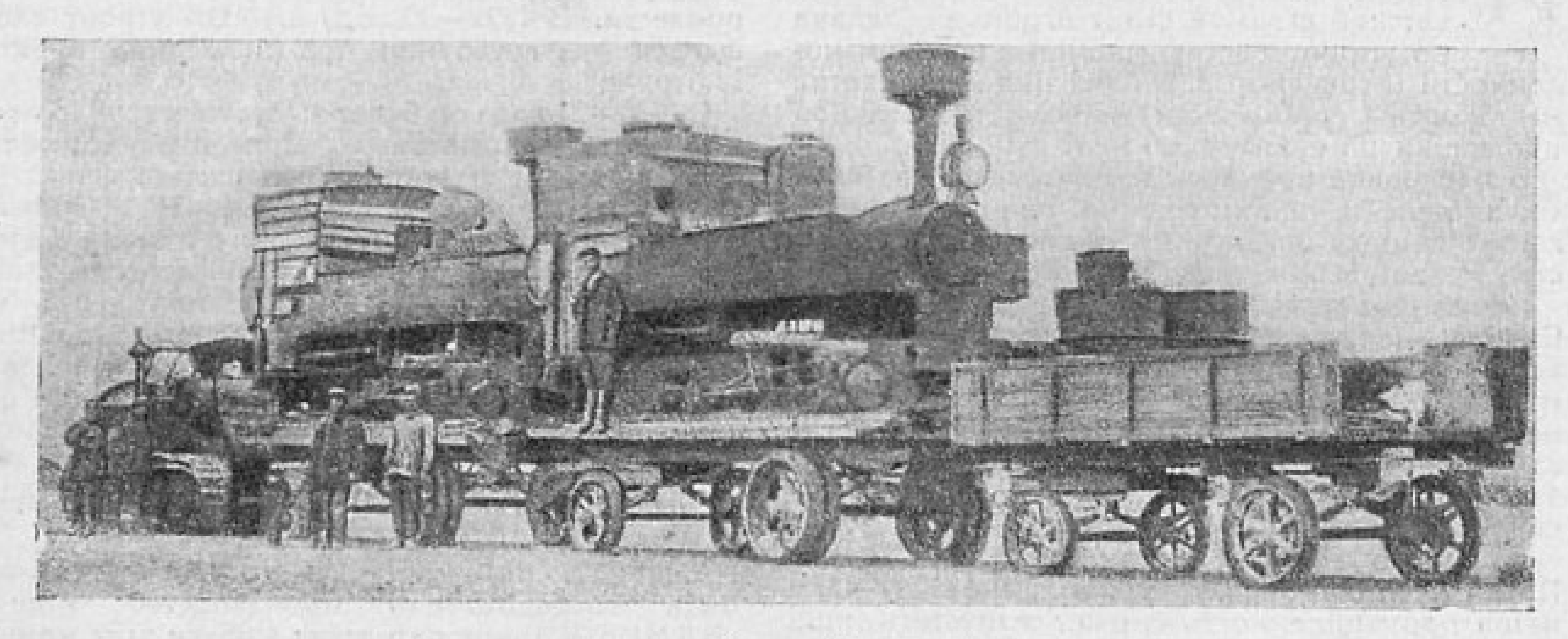
Мотоциклетный завод, постройка которого включена в контрольные цифры Главмашинстроя, составит новую отрасль производства в СССР. Годовая производительность этого завода намечена в 35 тыс. машин, стоимость его определена в 18 млн. руб. Кроме мотоциклов завод будет выпускать маломощные моторы. Постройка этого завода продолжится три года. С начала будущего года должны начаться проектирование завода и подготовительные работы. В некоторых районах Московской области уже производятся соответствующие изыскания для нахождения наиболее выгодного места постройки завода. ВСНХ совместно с Автодором производит работу по определению типа мотоциклов, которые будут строиться на новом заводе.

Тракторостроение. Постановлением Совнаркома СССР от 29 мая решено приступить в 1929/30 году к постройке на Урале второго тракторного завода с производительностью не меньше 40 тыс. тракторов в год. Одновременно с этим жизнь вызвала необходимость расширить производственную программу первого советского тракторного завода в Сталинграде. Всего лишь год назад, утверждая программу строительства этого завода, Совет Труда и Обороны установил его мощность в 10 тыс. тракторов в год. Однако, темп механизации советского земледелия настолько велик, что сейчас СТО признал необходимым дать строящемуся заводу повышенное задание выпускать в год 40 тыс. тракторов.

Вместе с постройкой мотоциклетного завода Автотрест получил задание построить и **велосипедный завод**. К 1932/33 году велосипедный завод должен выпустить, не прибегая к импортным деталям, 165 тыс. велосипедов, и уже в 1930/31 году должен выпустить 22 тыс. машин. В текущем 1929/30 хозяйственном году предположено выпустить 8 тыс. велосипедов, собранных из заграничных частей.

СОЛИДНЫЕ ПАССАЖИРЫ

Заметки автодорствующего человека



... Паровоз на автомобиле... Пассажир, что надо!...

ТОГДА, помнится, для нас было совершенно безразлично знать, какое число автомобилей ходит по советской земле, тогда тов. Осинский молчал, — быть может даже не было у него проекта известного замечательного „подвала" о российской телеге и американском автомобиле. Автодор уже имеет свою древнюю историю, и, мысленно плавая в миражах минувшего, я расскажу вам прекрасную быль казакстанской пустыни.

В трехстах семидесятипяти километрах от железной дороги, на безвестном урочище Карсак-Пай-Аша, в дикой безлюдной степи достраивался медеплавильный завод, брошенный англичанами в 1917 году и полуразрушенный. Феликс Дзержинский дал бешеный темп работам. Он требовал медь через два года, хотя всем было известно, что англичане работали в пустыне четверть столетия и поставили дело только наполовину. После них шесть лет завод, рудники и угольные шахты стояли в консервации, что обычно являет медленное и глубокое разрушение. Все секреты успеха, весь размах работ, все—от первого столба электропроводки до устройства медеплавильной печи — „упиралось", как принято у нас говорить, в транспортную проблему. И если в виде живого разрешения этой проблемы к заводу пришло из глубин степи десять тысяч верблюдов, которые таскали цемент, лес, шпалы и рельсы для узкоколейных дорог, соединяющих завод с медными рудниками и угольными копями, то никто все же не мог высказать:

— Все сделано, все будет!

Верблюд — не проблема. Библейский транспорт — не организация. Можно на верблюдах натаскать миллион шпал в пустыню, но железной дороги без паровоза, однако, у вас не будет. Завод отстоит от Тушнитской железнодорожной магистрали в 375 *км*. Через это пространство по тракту перебрасывалось все оборудование железной дороги, которая должна была соединить завод с рудниками и угольными копями при общем протяжении в 200 *км*.

И с большой тревогой думали люди о паровозах. Мысли о них превратились в какой-то болезненный бред, какой бывает у людей, сжатых кольцом безысходности. Тогда выдумываются невероятные вещи. Люди холодные, строгие, трезвые становятся прожектерами, неспособные к отвлеченному мышлению — фантазерами и самые ленивые, неподвижные — творят.

Я не знаю имен тех, кто выдумывал решения задачи переброски паровозов через пустыню и ничего не могу рассказать о характере людей, решивших эту задачу. Если бы Автодор был сектой автопоклонников, а мотор внутреннего сгорания — божеством, они были бы причислены к лику святых предтеч. Но эту шутку допустимо связать с действительностью. Карсакпайские организаторы сделали большое культурное дело. Когда возникнут споры о практическом осуществлении индустриализации наших окраин, когда явятся сомнения и тревоги о транспортировке средств производства,— будет уместно вспомнить и продемонстрировать блестящий пример Карсакпая.

В конце концов все нити простиравшиеся к точному сроку открытия медеплавильного завода стали исходить от паровоза. Засвистит паровоз на узкоколейках пустыни — будет медь. Но у карсакпайцев имелся пример англичан. Англичане везли свои паровозы три года. Единственной непревзойденной возможностью для переброски под'ездного состава через пустынное пространство, равное 375 *км* по прямой линии, они нашли — перекидную железную дорогу. Передвигались они страшно медленно и за три года израсходовали огромные средства, которые покрывали и перекрывали стоимость всего движущегося транспорта, но — что делать? Иных достижений техника как будто бы не знала.

Мы робеем перед европейцами. Их нормы бывают для нас законом. Тогда мы не говорили так смело — догнать и перегнать... Карсакпайцы думали — остынем.

Вдруг было приказано рабочим заняться странным делом, цели которого представлялись смутно. Веселых „коломенцев", ожидавших трудного и гиблого пути в пустыню, немного пораздели, облегчили и стали ждать, что будет дальше. На другой день партия рабочих с „дубинушкой", покрывающей гортанные крики казаков, выкатила первый паровоз на мощную платформу грузовиков. Походили вокруг шоферы с техническим видом, почесали затылки, сказали думающе:

— М-да!

— Что-ж, везите!

— Повезем.

— Пассажир солидный!

— Пассажир что надо! Паровоз на автомобиле... черти што...

Казаки хватались за головы, ужасаясь и крича:

— Ай-я-я-я... Такой не пойдет... Такой песка лежать будет... Ай-я-я-я...

Но „такой" все-таки пошел. Шоферы, как кормчие перед великим сражением, взяли рули и рычаги машин с тревогой и гордостью. Пустыня засвистела мелкими смерчами. Желтые облака скрыли необыкновенную процессию. Машины исчезли в степной бездонности.

Ровно через десять дней паровоз на автомобиле пришел на завод — это был темп... все-таки не три года, а десять дней, хотя шоферы уже на второй день пути дали себе недельный срок и были недовольны, что растянули поездку на три дня, отчего считали небывалый рекорд свой омраченным.

Так вот, когда возникают споры и тревоги о транспорте при практическом разрешении индустриализации наших окраин, хорошо вспомнить и продемонстрировать карсакпайский блестящий пример...

Ник. Погодин

ЗАВОЕВАНИЕ ПУСТЫНИ

Послевоенная колониальная экспансия характеризуется стремлением французских колонизаторов найти способы быстрого преодоления песков Сахары, заменить корабли пустыни—верблюдов—механическим транспортом. Всем памятен поход через пустыню колонны гусеничных автомобилей фирмы Ситроен, поход, положивший начало регулярному сообщению, главным образом, для туристов.

Насколько серьезное значение придают французские империалисты расширению автодвижения в завоеванной стране показывает хотя бы то, что исследовательский пробег, один из моментов которого изображен на снимке, возглавляет „сам" генерал Мажино, министр колоний Франции.

Эта поездка предшествует гонкам через наиболее засушливую часть Сахары, организуемым французскими властями в Алжире. Общее протяжение пути, которое пройдут участники, равно почти 7 тыс. *км*. К состязаниям будут допущены легковые и грузовые автомобили и четырех и шестиколесные разведывательные (reconnaissance) машины.

Характерно, что инициаторы испытаний избрали для старта тот пункт Алжирского побережья — Сиди Ферруч, где в 1830 году высадились их предки, поработившие страну.

В связи с этим интересно остановиться подробно на смелом и удачном путешествии через Сахару на автомобиле, проделанном французскими военным летчиком Луазо.

Обычно для автомобильного путешествия по этой области, почти лишенной признаков жизни, запасают недельную норму провианта и воды, ставят особые закрытые кузова, радиоустановки, шестиколесные или гусеничные шасси и т. п.

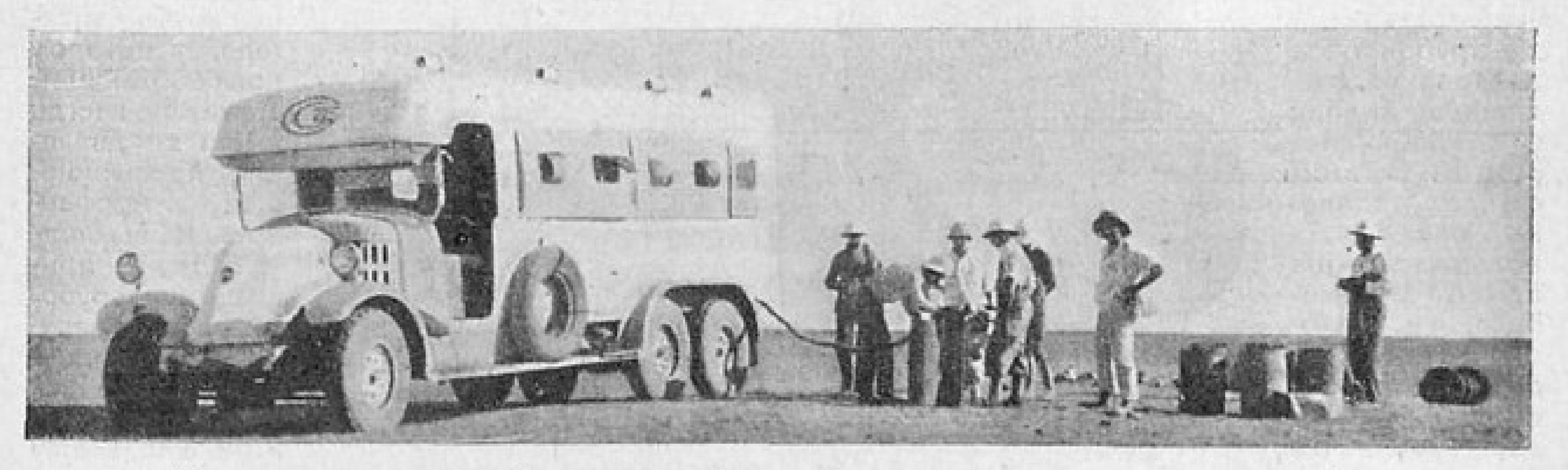
В отличие от этого Луазо приобрел стандартное шасси фирмы Бугатти, поставил простой кузов с 10-литровым запасом воды для себя и спутников и отправился в 14.500 километровый путь.

Опасности и трудности, на которые шли мотористы ясны хотя бы из того, что им непрестанно угрожали песчаные бури.

Весь героический поход был проделан в 42 часа (старт в 13 часов 28 февраля; финиш— в 19 часов 1 марта), из которых 33 часа они находились в движении. Средняя скорость составляла 49 *км* в час; на отдельных перегонах удавалось достигать 100 *км* в час. Иностранная печать особо отмечает, что немалую роль в успехе Луазо сыграла исключительно разветвленная сеть пунктов для снабжения горючим.

История завоевания пустыни знает много успешных экспедиций, но этот „рейд", как его называют французы, должен быть признан выдающимся, особенно при тех жестких условиях, в которые поставил себя смельчак-автомобилист.

С. Г.



Исследовательский пробег через пустыню Сахару на шестиколесном автомобиле

Проф. Е. А. ЧУДАКОВ

УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

Подача топлива к карбюратору

1. Системы подачи топлива

Для езды на автомобиле без необходимости частого возобновления запаса топлива автомобиль должен располагать помещением для горючего в достаточном количестве. Обычно этот запас бывает таков, что автомобиль может проехать до 200—300 *км* без возобновления горючего.

Топливо хранится на автомобиле в специальном баке, который помещается обычно в одном из трех мест: сзади на раме автомобиля, под сиденьем шофера, или на распределительном щите. Наиболее частым расположением является первое. Иногда для получения наибольшей гарантии в сохранности топлива применяется единовременное расположение на автомобиле двух баков. В этом случае повреждение одного из баков не выводит автомобиль из строя.

Для работы автомобильного двигателя топливо из бака должно подаваться к карбюратору; в настоящее время употребляются следующие способы этой подачи:

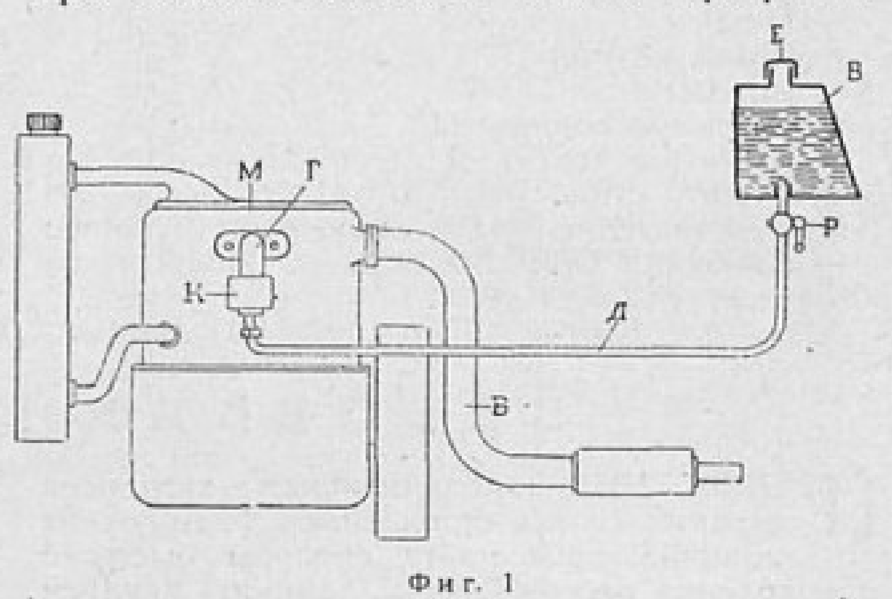
1. Подача самотеком.
2. Подача под давлением.
3. Подача под разрежением.
4. Комбинированная подача.
5. Подача механическим насосом.

Кроме того, иногда употребляется подача при помощи электрического насоса, которая, однако, сколько-нибудь широкого распространения еще не получила.

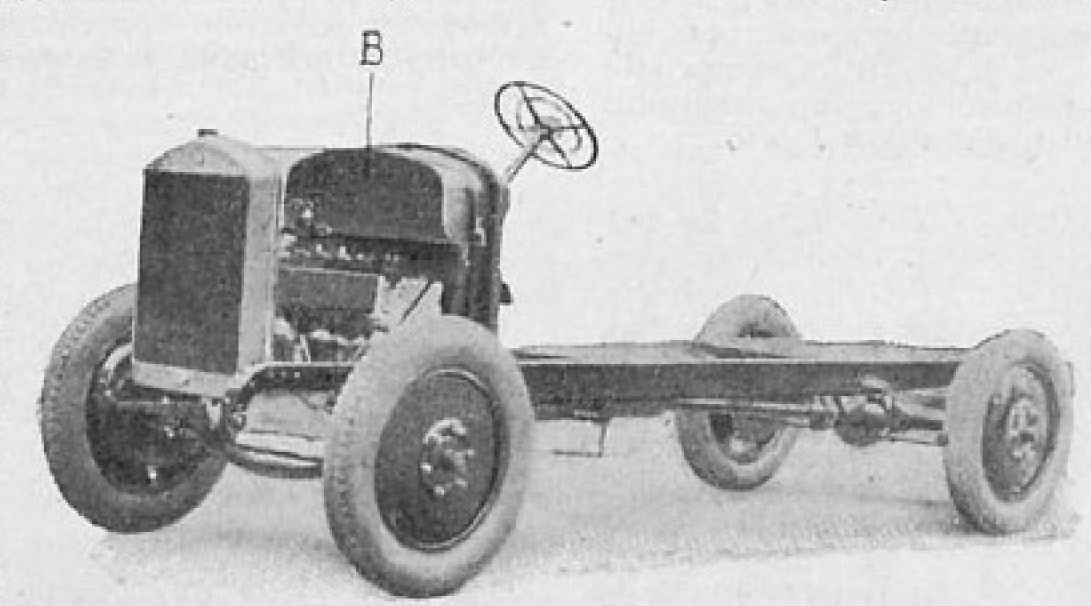
Наконец, в последнее время сделана попытка установить карбюратор непосредственно у топливного бака; получившаяся рабочая смесь воздуха и паров топлива засасывается далее по длинной трубе в цилиндры двигателя. При таком устройстве вопрос о подаче топлива к карбюратору совсем отпадает; однако, к настоящему моменту такая конструкция еще не получила достаточное опытной проверки.

2. Подача топлива самотеком

На фиг. 1 представлена схема подачи топлива самотеком. Здесь *М* — двигатель, *Г* — всасывающий патрубок, *К* — карбюратор и *Д* — трубопровод для топлива, соединяющий бак *В* с карбюратором *К*. В этом случае топливный бак *В* располагается на щитке автомобиля, как это в общем виде представлено на фиг. 2. Благодаря тому, что бак *В* расположен выше карбюратора *К*, топливо самотеком будет поступать к карбюратору. В месте соединения трубки *Д* с баком *В* обычно устанавливаются фильтр и кран *Р*; при помощи последнего можно прекратить доступ топлива из бака в карбюратор. Топливо в бак заливается через пробку *Е*; для того, чтобы при расходе топлива в баке *В* не получалось разрежения, могущего приостановить истечение топлива, в пробке *Е* должно иметься отверстие, соединяющее полость бака *В* с атмосферой.



Фиг. 1



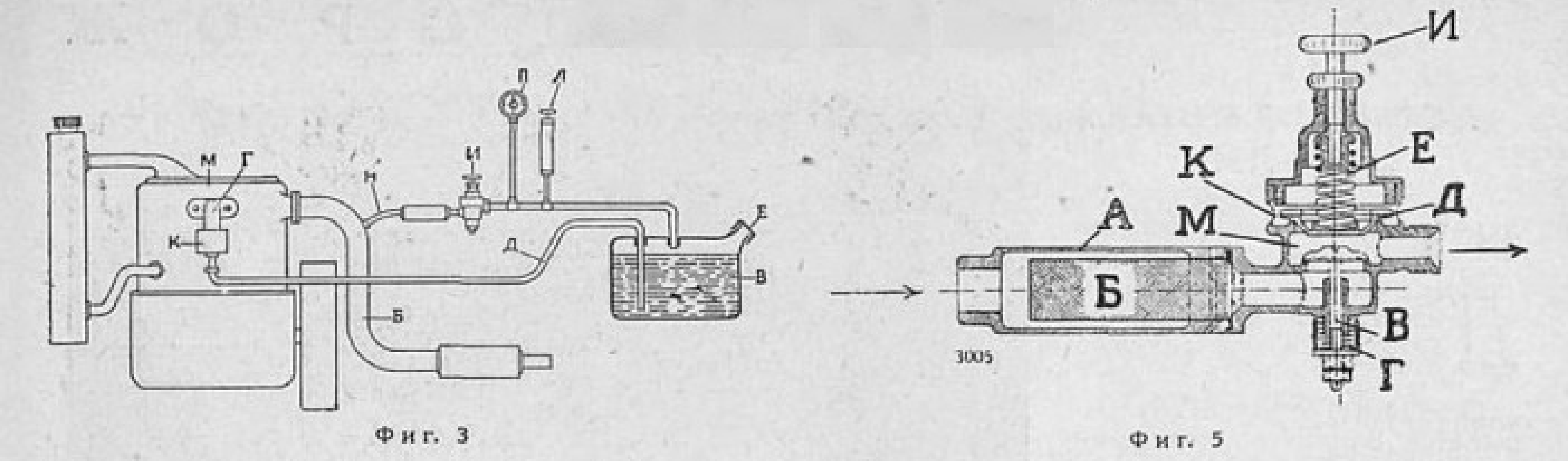
Фиг. 2

Система подачи топлива самотеком является самой простой из всех, так как не требует никаких дополнительных механизмов. Единственным ее недостатком является то, что топливный бак при этом располагается вблизи от двигателя, что опасно в пожарном отношении; кроме того, в виду стесненности места здесь затруднительно поместить бак большого размера.

3. Подача топлива под давлением

Схема подачи топлива под давлением представлена на фиг. 3. В этом случае топливный бак располагается обычно на заднем конце автомобильной рамы, как это отдельно представлено на фиг. 4.

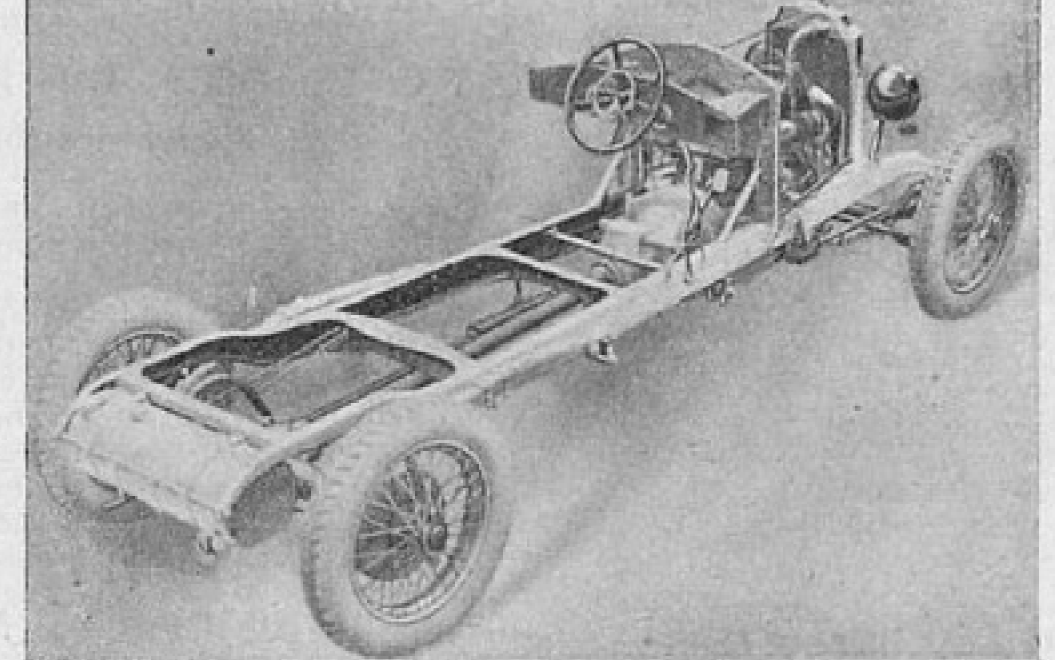
На фиг. 3 буквой *Б* обозначена выхлопная труба двигателя, в которой при работающем двигателе всегда имеется давление, превышающее атмосферное. К выхлопной трубе присоединен трубопровод *Н*, ведущий к топливному баку *В*, благодаря этому в баке создается избыточное давление, заставляющее топливо из бака *В* по трубе *Д* перетекать к карбюра-



Фиг. 3

Фиг. 5

тору *К*. Для того, чтобы давление в баке *В* не могло достигнуть такой величины, которая опасна для крепости бака, в трубопровод *Н* введен редукционный клапан *И*, имеющий своей целью поддержание постоянного давления в баке *В*. На трубопроводе *Н* кроме того установлен манометр *П*, который, помещаясь на щитке перед шофером, дает возможность всегда знать величину давления воздуха в баке *В*. Наконец, в трубопровод *Н* включен ручной насос *Л*, при помощи которого воздух накачивается в топливный бак перед пуском двигателя в ход, так как в это время в выхлопной трубе нет избыточного давления.



Фиг. 4

Давление газа в баке *В* достигает величины на 0,15—0,2 атм. выше окружающей среды; под влиянием этого давления, топливо из бака *по трубопроводу Д и поступает к карбюратору К*. Для того, чтобы давление в баке не спадало, пробка *Е*, через которую происходит наливание топлива в бак, должна закрываться герметично, т.-е. она не должна давать соединения полости бака с наружным воздухом.

Общий вид редукционного клапана представлен на фиг. 5. Отходящие газы поступают в трубку *А*, где проходят через фильтр *Б*, задерживающий копоть и сажу, находящиеся в газе. Далее отходящий газ поступает к клапану *В*, который *при помощи слабой пружинки Г* прижимается к своему седлу. Под влиянием давления отходящих газов этот клапан поднимается и пропускает газ далее к топливному баку.

Над клапаном *В* помещается второй клапан *Д*, который прижимается к своему седлу пружиной *Е*. Если давление газа в камере *М* будет таково, что сила его действия на клапан *Д* окажется больше силы пружины *Е*, то клапан *Д* приподнимется и выпустит избыточное давление через отверстие *К* в атмосферу. Таким образом, давление газа в камере *М* и в топливном баке определяется силой нажатия пружины *Г*, эта сила нажатия регулируется винтом *И*, подвертывая который можно увеличивать или уменьшать давление газа в топливном баке.

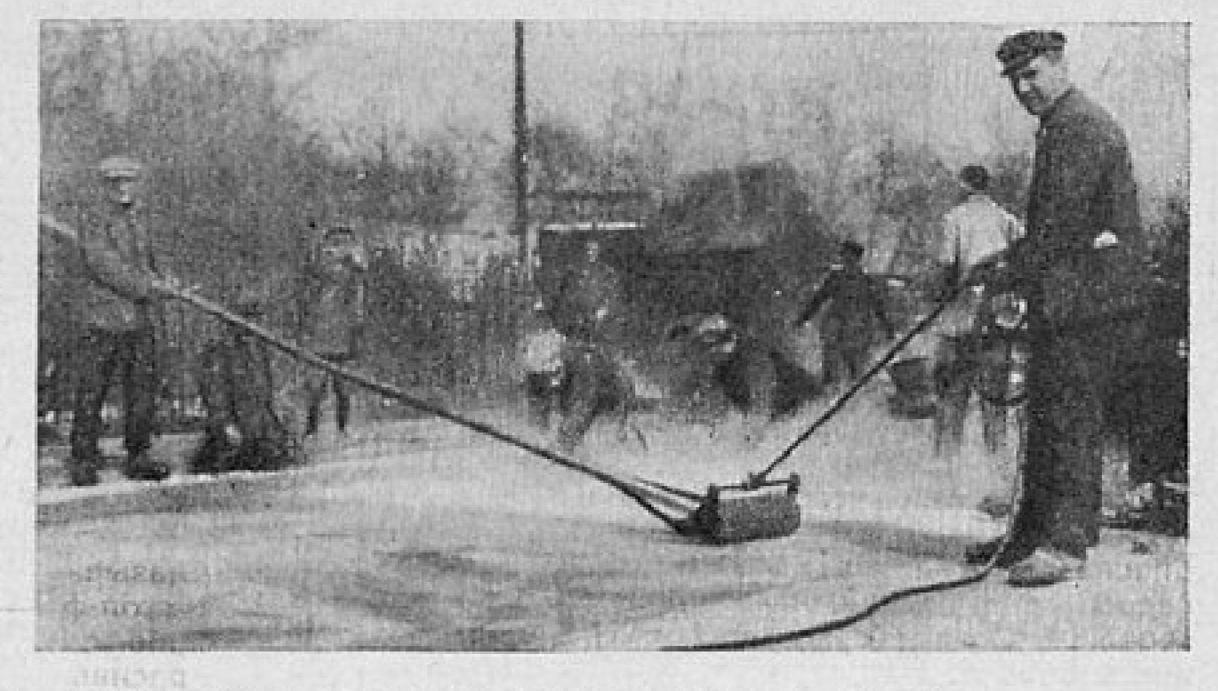
Система подачи топлива под давлением имеет то преимущество, что топливный бак при этом может располагаться на шасси автомобиля в произвольном месте. Недостатком этой системы является то, *что воздушный трубопровод Н и топливный бак В* находятся под избыточным давлением газа.

Благодаря этому, незначительное повреждение этого трубопровода или бака и неполная их герметичность нарушают правильность действия системы. Кроме того, засоренность отходящих газов может вызвать загрязнение топлива. Для уничтожения последнего недостатка, иногда с целью получения избыточного давления, применяют специальный небольшой воздушный насос, приводимый в действие от кулачкового валика двигателя. Однако, такая конструкция большого применения не имеет.

Проф. Е. А. Чудаков

Продолжение в следующем номере

АСФАЛЬТОВЫЕ „ВАФЛИ"

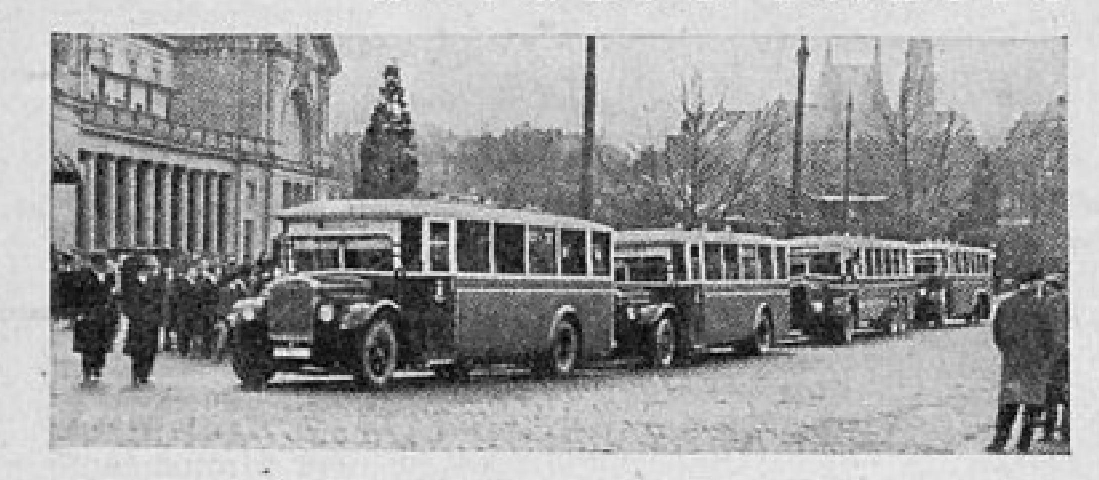


На отполированных берлинских асфальтовых мостовых в последнее время учащаются случаи опрокидывания автомашин в дождливую погоду.

Сейчас в Германии производятся опыты по уменьшению скольжения на асфальте при помощи зарифления поверхности последнего вдавливанием вафельного рисунка. Для этого употребляют ручные приборы и специальные машины.

На нашем рисунке изображено действие ручного прибора на горячем асфальте.

АВТОБУС ВМЕСТО ТРАМВАЯ



Как мы уже сообщали на страницах нашего журнала — на Западе, особенно в Германии, автобус начинает решительно вытеснять трамвай.

В ряде небольших германских городов в последнее время трамвай убрали совершенно, заменив его автобусами. К числу таких городов относится Висбаден.

На снимке — ряд новых автобусных вагонов перед висбаденским вокзалом.

МОСТОВАЯ из ОТРАБОТАННЫХ ТОЧИЛЬНЫХ КАМНЕЙ

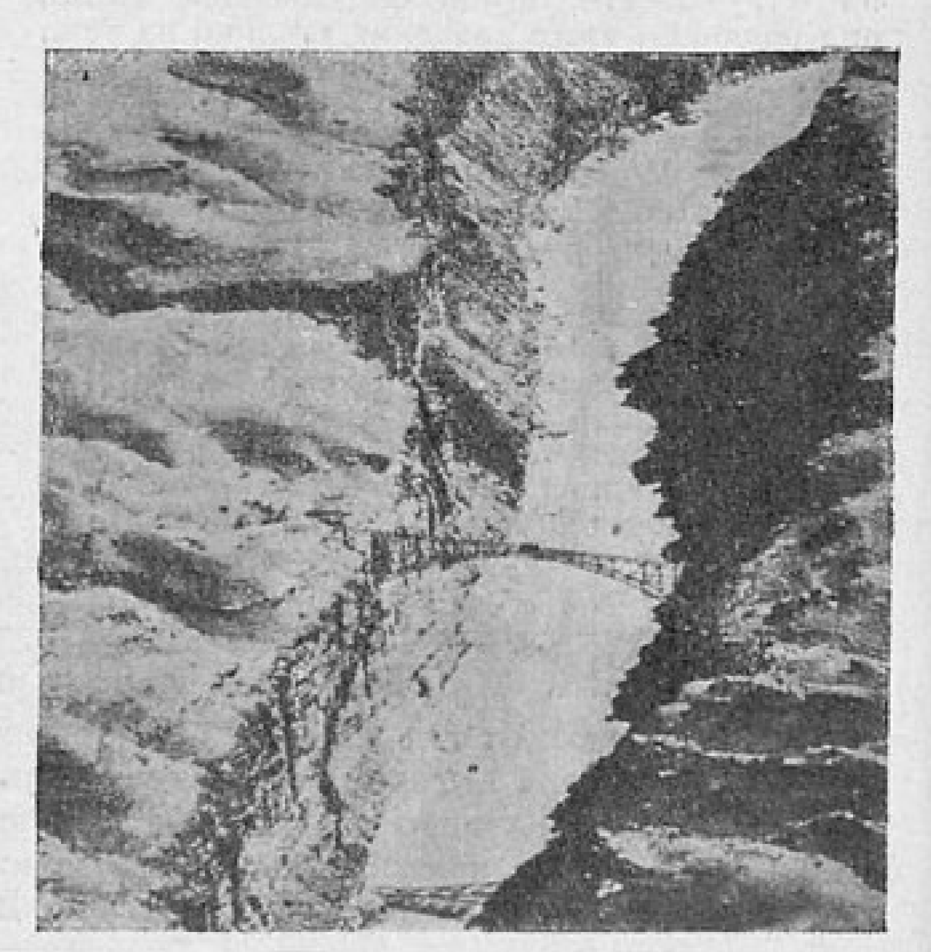
Искусство использования всякого рода отбросов (в том числе промышленных) высоко развито на Западе и даже в богатой Америке. В Северо-Американских Соединенных Штатах, в гор. Тейкони (штат Пенсильвания) нашли применение для отработанных точильных камней многочисленных местных лесопильных и шлифовальных заводов. Точильными камнями замостили целые улицы и этот материал оказался превосходной основой для каменной одежды мостовой.

На снимке — укладка точильных камней при замощении улицы.



САМЫЙ ВЫСОКИЙ МОСТ в МИРЕ

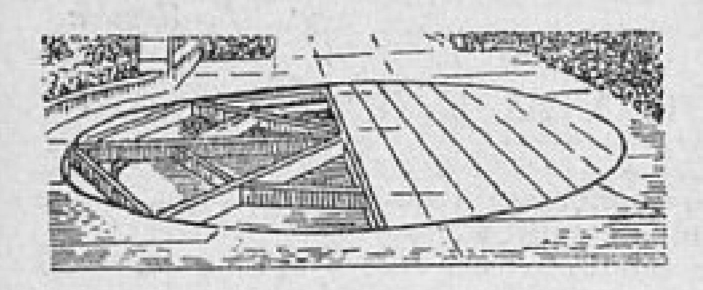
На снимке — мост над рекой Колорадо (Каньон Бридж), расположенный на высоте 141 *м* над уровнем реки. Длина единственной арки этого моста — 184 *м*.



ПОВОРОТНЫЕ КРУГИ ДЛЯ ГАРАЖЕЙ

В БОЛЬШИХ городах гаражи строятся обыкновенно тесные, а в'езды к ним бывают настолько узкими, что машине трудно маневрировать. В последнее время стали применять для гаражей поворотные круги железнодорожного типа, но, конечно, меньших размеров.

Площадка поворотного круга вращается на роликах, для чего требуется очень мало силы. Автомобиль может в'ехать на площадку с любой стороны, а также может быть легко повернут на любой угол.



УБЕДИТЕЛЬНЫЙ СТОП-ФОНАРЬ

НА ЗАПАДЕ в последнее время задним сигнальным стоп-фонарям начали придавать форму черепа, изображенную на снимке.

Немецкая газета, поместившая этот снимок, называет такой стоп-фонарь „не совсем красивым, но сильно действующим средством".

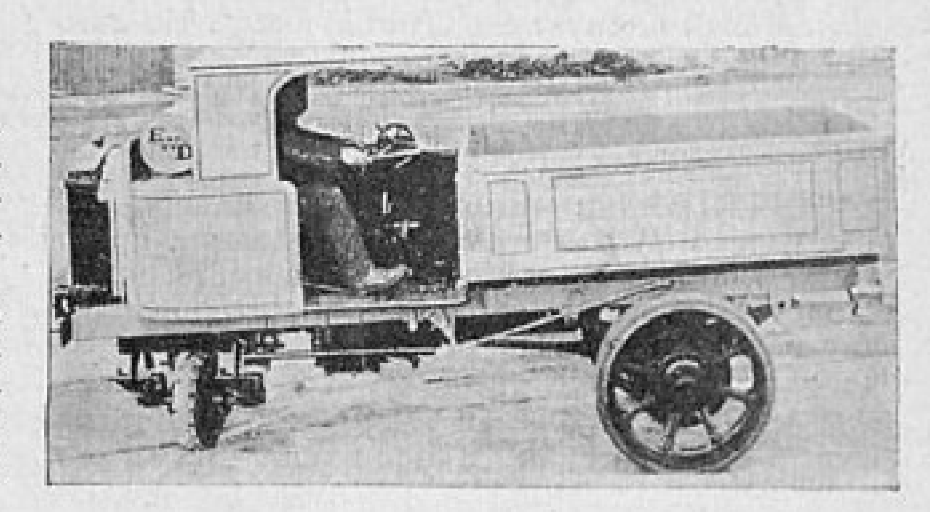


ТРЕХКОЛЕСНЫЙ ГРУЗОВИК

СОВРЕМЕННАЯ техническая мысль много внимания уделяет новым конструкциям грузовых автомобилей, в виду огромной работы, выполняемой этими машинами в народном хозяйстве западных стран и Америки.

Так, в Англии выпущен изображенный на снимке оригинальный трехколесный грузовик.

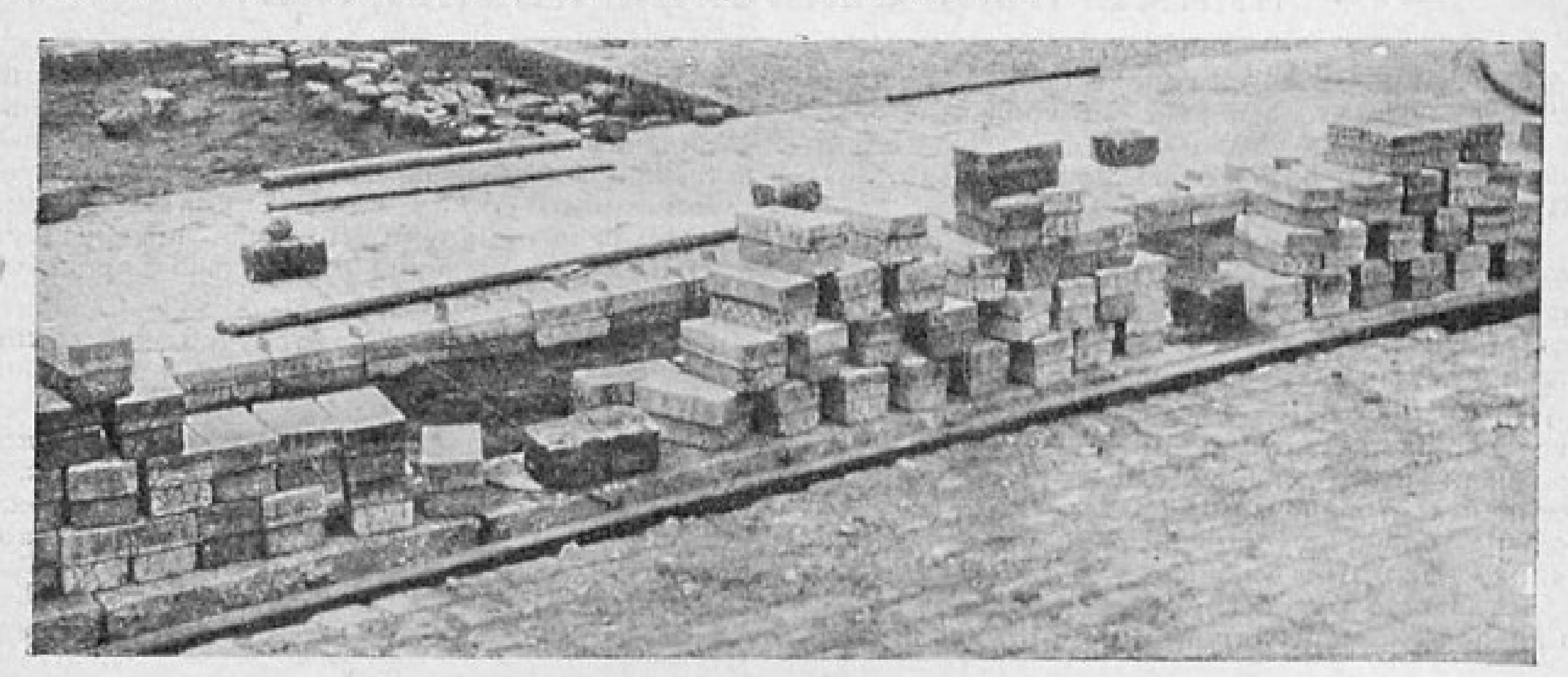
Грузовик этот обладает очень гибкими маневренными качествами, позволяющими ему разворачиваться на самом малом пространстве.



РЕЗИНОВЫЕ МОСТОВЫЕ

НА НАШЕМ рисунке изображена мостовая из резиновых шашек на одной из улиц в Глазго (Англия). Отличительной особенностью этой мостовой является способность выдерживать значительные силы и удары от проезда, не подвергаясь при этом никаким изменениям. Благодаря этому свойству резина вообще с успехом применяется в технике в таких случаях, где более твердый материал оказывается негодным. Резина обладает одновременно прочностью, упругостью и необычайной способностью противостоять истиранию.

При механическом транспорте по такой резиновой мостовой катятся резиновые же шины. Эта мостовая абсолютно бесшумна. Шашка ее состоит из двух частей: верхняя резиновая—толщиною в 5 *см*, нижняя—бетонная, той же толщины. Резиновая и бетонная части крепко соединены между собой. Размеры шашки в плане 22 *см* × 11 *см*.



ГЛАЗОМ РАБКОРА-АВТОДОРОВЦА

ПЕРВЫЙ ВЫПУСК ШОФЕРОВ

Северо-Кавказский ОШКУМТ (Ростов н/Д)— одна из немногих автошкол в СССР.

Перебравшись летом 1928 года из Краснодара, школа еще недостаточно окрепнув, решила заключить соглашение с Зернотрестом, по которому она должна была подготовить к 1 апрелю этого года 250 шоферов.

Благодаря исключительно энергичной работе как администрации, так и педагогов, школа справилась с этой задачей. Зернотрест к весенней посевной кампании получил нужное количество шоферов для работы в совхозах.

Следует отметить и некоторые грешки администрации. Увлекшись ускоренным выпуском она забыла нормальников, работа с которыми в последнее время как-то не клеится.

Ростов н/Д

В. Яхорек

„АВТОДРАНЕЦ" ПОШЕЛ!

Часто можно видеть на улицах Тулы воскресшего покойника. Катится зигзагами от кювета к кювету, гавкает, дрыгает крыльями, похожими на пролеточные, сверкает разноцветными заплатами. Сзади кузова меловая надпись— „Автодор". Она уже полуистерлась, две последние буквы трудно разобрать. Досужая фантазия обывателей именует его „Автодранец". Но автодоровцы с гордостью говорят: „Смотри, наша пошла! Ванька учится".

Страстно мечтаем мы иметь в Туле хотя бы одну машину „НАМИ", хотя бы одним глазком посмотреть предстоящей зимой на аэросани „ЦАГИ" и „НАМИ", и видеть у себя в гостях колонну машин московских коллективов.

Тула

Д. Н. И.

СКРОМНАЯ ГОДОВЩИНА

Коллектив на ст. Прохладная Северо-Кавказской ж. д. организовался в марте прошлого года. Много пришлось поработать, чтобы сколотить ядро. Сейчас к годовщине организация наша насчитывает в своих рядах до 100 человек.

В райисполкоме были две машины непригодные к эксплоатации. В настоящее время они передаются нам для учебной работы. Эти автомобили будут у нас лучшими агитаторами за вступление в Автодор.

На ближайший период коллектив ставит своей задачей развернуть работу в районе по созданию новых сельских ячеек.

Ст. Прохладная

И. Рылов

АВТОДОР в КАЗАКСТАНЕ

В прошлом году в центре Казакстана по инициативе работников казакского местного транспорта организовалось краевое отделение Автодора. Вначале работа велась слабо, но к концу года Автодор широко развернул организационную деятельность и сейчас имеет 8 окружных отделений с 1816 членами.

По гор. Алма-Ата есть 6 ячеек, которые насчитывают 488 чел. Работают три группы кружков по изучению автомашин. В ряде сел членами Автодора организованы крестьянские обозы для подвозки строительного материала к участкам.

Алма-Ата

Лукашев

ПРИМЕРНЫЙ СЕЛЬСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

Многие, особенно городские автодоровцы думают, что деревенские коллективы работают плохо. Мы же хотим доказать обратное, осветив работу коллектива в селе Кошево Брянской губ.

Сначала в кошевском коллективе было не больше полутора десятка членов. Среди крестьян он уважением не пользовался, а местные советские и общественные организации не считали нужным обращать на него внимание.

Но вот наступила весна — время, когда всякое сообщение с городом или с железнодорожным пунктом прерывается. Пришли в весеннее состояние и кошевские дороги. Крестьяне только почесывали затылки, но за починку дороги не брались.

Тогда автодоровцы на одном из своих собраний постановили устроить для этой цели воскресник с привлечением всего населения. Сказано—сделано. В следующее воскресенье 14 членов ячейки и несколько крестьян вышли, вооруженные лопатами и другим инвентарем, чинить дорогу и... через короткое время дорога была починена. А после воскресника поступило 16 заявлений от крестьян с просьбой принять их в Автодор.

В „Неделю Автодора", которую здесь решили сделать десятидневной, будет произведен ремонт мостов и дорог.

Из сказанного видно, что деревенские автодоровцы могут работать не хуже городских.

Кошевцы — это пример как для деревенских, так и для многих городских коллективов, которому нужно следовать.

Село Кошево

И. Ефремов

ВУЗОВЦЫ за АВТОДОРОЖНОЙ УЧЕБОЙ

В ВЫСШИХ учебных заведениях, особенно технических, тяга в Автодор неуклонно растет. Почти во всех вузах имеются автодоровские коллективы, по деловому развертывающие свою работу. К учебе по специальности, вузовец охотно, по собственной инициативе, добавляет учебу автодорожную. К активной деятельности привлекается и квалифицированный преподавательский состав — профессора.

Об этом мы можем судить по целому ряду корреспонденций, присланных в редакцию нашими читателями-автодоровцами.

— Ячейка Автодора при Киевском Политехническом институте, об'единяя 5 факультетов, насчитывает около 250 чел. За 4 месяца работы,— пишет **т. П. Панич**,— было проведено несколько лекций об устройстве автомобиля, состоянии и устройстве шоссейных дорог, а также даны начальные сведения об управлении машиной.

В самом институте проведена большая агитационная работа по вовлечению новых членов в Автодор. В читальне организован уголок Автодора, где диаграммами, вырезками из газет и журналов, а также каталогами автомобильных фирм ярко иллюстрируются все новейшие достижения автотехники, мировые рекорды и т. д. К 1 мая открылся недавно отремонтированный гараж, где теоретические сведения будут закреплены на практике. При гараже организуется библиотека, в которой каждый студент сможет найти книгу, удовлетворяющую его требованиям.

В ногу со своими собратьями шагает и Донской Политехнический институт. Коллектив здесь молодой, организовался недавно, но при том большом желании работать, которое проявляют учащиеся, местные автодоровцы догонят многих.

— У нас пять факультетов,— пишет **т. Золкин**. Членов Автодора 150 человек. Но вот недавно два факультета постановили вступить в Автодор коллективно.

Институт не имеет автомобиля. Учреждений и предприятий, где бы можно было достать старую машину в городе тоже нет, а желающих учиться автоделу много. Есть такие товарищи, которые хотят быть трактористами, чтобы поработать в деревне. Через предметную комиссию коллектив провел постановление о введении автомобильной специализации в политехническом институте. Дело за Главпрофобром!

Большим тормозом в работе вузовских ячеек является отсутствие достаточных средств для практической работы. Вузовцы в большинстве не имеют своего автоинвентаря и не в состоянии его приобрести.

Естественно, что при крайнем недостатке средств, без помощи местных отделений Автодора, они с большим трудом могут осуществить какое-либо серьезное полезное начинание, требующее материальных затрат. В таком положении, в частности, находится коллектив Автодора при Нижегородском государственном университете.

— Наличие таких огромных водных пространств, как Ока и Волга поставили перед ячейкой Автодора вопрос о создании моторно-водной секции. Коллектив,— сообщает нам **т. К. Понютин**,— получил в свое распоряжение моторы из лаборатории двигателей внутреннего сгорания. Немедленно была налажена связь с кружком судостроителей для постройки совместными силами быстроходной моторной лодки. Однако, коллектив сразу наткнулся на денежные затруднения. Для изыскания средств на постройку корпуса лодки был организован вечер Автодора, давший небольшую сумму денег для начала работы, но нехватило еще 200 — 300 руб., а взять их негде. Пробовали обратиться в губернское отделение Автодора. Там ответили, что средств не имеется. В результате большое интересное начинание должно заглохнуть. К работе в коллективе нам удалось привлечь научные силы — профессорский состав. Имеется немало студентов — специалистов, у которых большое желание работать. Поддержите нас!

Вузовец серьезно относится к выполнению своих общественных обязанностей. Об этом говорят многочисленные факты. Мы уверены, что и коллективное вступление в Автодор двух факультетов Донского Политехникума не останется только на бумаге.

Но с другой стороны мы считаем необходимым подчеркнуть, что вузовские автодоровские ячейки, не имеющие средств для того, чтобы развернуть работу по примеру крупных учрежденческих коллективов, должны в нужный момент получать помощь со стороны наших руководящих органов, которую они возместят своей последующей работой.

Эн.

КОНЕЦ ПОЕДИНКА

ПОСЛЕДНИЙ серьезный соперник Сигрейва — Кэмпбелл потерпел неудачу при попытке превзойти установленный рекорд автомобильной скорости [1]) (372,28 *км* в час., а не 372,46, как сообщалось в № 7 „За Рулем", стр. 24).

Правда, Кэмпбеллу удалось при этом достигнуть новых мировых дистанционных рекордов; так, пятикилометровый участок он покрыл со средней скоростью 339,499 *км* в час, а, пятимильный (английская миля равна 1.609 *км*)—341,108 *км* в час, превысив предыдущий рекорд для этой дистанции на 115 с лишним километров (!).

Надо иметь в виду, что общий рекорд автомобильной скорости принято устанавливать на участке в одну английскую милю, где водитель, естественно, достигает показателя скорости более высокого, чем на большую дистанцию (5 *км*, 5 миль и т. п.).

Таким образом, на данном этапе можно считать законченной „эпопею" борьбы за мировое первенство.

Западно-европейские автомобилисты предлагают Кэмпбеллу утешиться тем, что никто до него не проделывал „такого длинного пути в столь короткое время".

Все же Кэмпбелл обещает вернуться в будущем году к месту своих испытаний в Южной Африке и показать скорость в 300 миль в час (482 *км* с лишним) на своей „Синей Птице", которую он намерен вновь реконструировать.

С—л

[1]) В этом смысле заметка в „Вечерней Москве" неточна.

НУЖНО УЧЕСТЬ, ЧТО...

Автомобилизация СССР, выдвигает ряд вопросов, над которыми надо заранее подумать.

Вопрос о гаражах и новом гаражном строительстве достаточно остро стоит даже при настоящем числе автомашин. Уже теперь нехватает помещений и часть машин должна находиться под открытым небом или ютиться в сараях и конюшнях, кустарно переделанных под автогаражи.

Для рационализации и удешевления строительства и эксплоатации гаражей единственно правильным путем будет строительство гаражей коллективного пользования, согласно последним достижениям западной и американской техники. Емкость гаража должна быть наиболее высокой, а местоположение — близким к месту работы владельцев автотранспорта. Каждый гараж должен иметь свою слесарно-механическую и вулканизационную мастерскую с квалифицированным персоналом, а также разборный пункт горючего и смазочных веществ.

Централизация гаражей облегчит контроль, который оградит владельцев машин от бесхозяйственности и злоупотреблений в расходовании горючего и масел и излишне производимом ремонте.

Централизованные гаражи учреждений в целях сокращения холостых пробегов машины должны быть приближены к административному центру города. Гаражи грузовых машин, надо приблизить к местам своих работ (к товарным станциям железных дорог, заводским и фабричным складам и т. п.). Недалеко от гаража должно находиться общежитие для обслуживающего персонала и водителей машин.

Централизованные гаражи для машин частного пользования надо устраивать порайонно. Для машин индивидуального пользования уборка и чистка помещения и регулярный технический осмотр и ремонт машин должны выполняться специальным персоналом.

Средства, необходимые на гаражное строительство в случае невозможности выделения специальных сумм правительством или средств из городского бюджета, должны быть получены по линии создания акционерных обществ заинтересованными учреждениями.

Вопрос о выборе и закреплении участков под строительство гаражей должен быть разрешен немедленно. Для этого необходимо согласовать план гаражного строительства с планировочными отделами городов.

Увеличение автодвижения потребует создания разборных пунктов горючего, масел и, как это недавно введено за-границей, сжатого воздуха для накачки шин — это также должно быть учтено при дальнейшей планировке города. Необходимо, чтобы под'езжающие к разборному пункту машины и ожидающие своей очереди не мешали уличному движению. Надо учесть также при планировке улиц, что увеличение числа автомашин потребует места для стоянок.

Ю. Штром

УСЛОВИЯ КОНКУРСА ГЛИССЕРОВ

1. Общие положения

1) В целях популяризации и распространения идей глиссеростроения среди широких масс населения общество Автодор организует конкурс на лучшие типовые глиссеры.

2) Конкурс назначается только на существующие глиссеры определенных классов, а именно:

А. **Пассажирский** — с мотором „Холл - Скотт" 125 сил, „Сальмсон"—140—160 сил, а также аналогичные по мощности,

Б. **Маломощный спортивный** — с мотором 8—15 сил.

2. Технические условия

3) Для глиссеров, участвующих в конкурсе, устанавливаются следующие условия:

А. Для пассажирского — крейсерская скорость, не ниже 40 *км.* в час. Грузопод'емность — 6 — 10 человек, в зависимости от мощности мотора. Винт водяной или воздушный— по усмотрению конструктора.

Б. Для маломощного спортивного — минимальная скорость 30 *км.* в час. Грузопод'емность—1—2 человека. Винт— по усмотрению конструктора.

3. Конструктивные данные

4) Глиссеры должны быть построены из материалов, имеющихся внутри Союза (без импорта таковых).

5) Все ответственные детали должны быть легко доступны для осмотра.

6) Установка и с'емка мотора должна быть легкой.

7) Бензиновые баки и мотор должны быть перегорожены.

8) Запас горючего на 3 часа.

4. Премии

9) Премии по конкурсу устанавливаются:

А. Для пассажирских глиссеров — одна премия в 500 р.

Б. Для маломощных спортивных—одна премия в 300 руб.

10) Кроме того, глиссерам, отличившимся на конкурсе по оригинальности конструкции или другим качествам, будут выданы соответствующие грамоты.

5. Условия подачи заявлений об участии в конкурсе

11) Заявления на участие в конкурсе подаются с момента опубликования этих условий и до 15 сентября 1929 года.

12) Заявления направляются по адресу: Москва, центр, Пушечная ул., 17, мотоциклетной и моторно-водной секции Автодора.

13) При представлении машин на конкурс необходима присылка официально заверенных протокольными постановлениями результатов испытаний машин, а также чертежей, фотографических снимков и расчетов, если они имеются.

14) Желательно участие глиссеров, представляемых на конкурс в звездном походе, организуемом летом 1929 года.

15) Вместе с материалами к машине прилагается адрес, фамилия и имя конструктора.

16) Для рассмотрения представленных на конкурс проектов и для премирования лучших из них назначается жюри под председательством тов. А. А. Бойкова (ЦАГИ) и в составе членов тт. Берникова, Неверова, Сушинина, Харламова.

17) Премированную машину Автодор имеет право строить в своих кружковых организациях.

18) Авторское право в случае коммерческого использования машины остается за конструктором.

19) Премированные машины публикуются в журнале „За Рулем" и других изданиях.

Отв. редактор *Н. ОСИНСКИЙ* Зав. редакцией *Н. БЕЛЯЕВ*

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК"

Главлит № А — 40.102. Отп. в 7 тип. „Искра Революции" „Мосполиграфа. Москва, Арбат, Филип.,13. З. Т. 1274. Тираж 40.000